

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 17012014005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 27 de abril de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "RIVIEL" de bandera colombiana, ocurrido el 8 de febrero de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita el 12 de febrero de 2014, el TC. JAMES AGUIRRE GRISALES, Comandante de la Unidad de Reacción Rápida EGSAL, informó a la Capitanía de Puerto de San Andrés del presunto encallamiento de la M/N "RIVIEL".
2. El 17 de febrero de 2014, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y el Propietario de la M/N "RIVIEL" por el siniestro marítimo de encallamiento, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia el 27 de abril de 2015, a través del cual declaró responsable al señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, en calidad de Capitán de la M/N "RIVIEL", por el siniestro marítimo de encallamiento de la mencionada embarcación.

Asimismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, por los hechos ocurridos el 8 de febrero de 2014, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de DOS PUNTO SESENTA Y SEIS (2.66) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de UN MILLÓN DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS PESOS M/CTE (\$1.288.700), pagaderos de forma solidaria con el señor JUAN MANUEL YANGUAS RENGIFO, en calidad de Propietario de la M/N "RIVIEL".

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

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 éste 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 del artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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, sin embargo, se procederá con la revisión de las pruebas obrantes en el expediente y especial de las declaraciones rendidas, con el fin de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en los que se generó el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "RIVIEL".

De acuerdo al informe radicado el 12 de febrero de 2014 por el TC. JAMES AGUIRRE GRISALES, Comandante de la Unidad de Reacción Rápida EGSAL, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Siendo aproximadamente las 0030R se recibe llamado por guardia VTS de novedad de la M/N RIVIEL, la cual informa que se encalló en el sector del muelle de la Sociedad Portuaria, procedo a verificar la situación encontrando que la m/n tocó fondo en el sector de la proa, se le realiza apoyo a la motonave para sacarla del encallamiento con resultados positivos, la novedad según la tripulación se presentó por descuido del Capitán al acercarse mucho al muelle, realizo esta acta de protesta para poner en conocimiento la novedad presentada."*  
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en cuanto a los accidentes o siniestros marítimos:

*"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:*

(...) b) El encallamiento (...) (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La doctrina marítima define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 18 de marzo de 2014, el señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, Capitán de la M/N "RIVIEL", dijo lo siguiente en relación a los hechos ocurridos el 8 de febrero de 2014:

"(...) Que son ciertos, pero lo que pasó es que no vi la boya que pone Chevron frente a los tanques, que no tiene iluminación y al tratar de esquivarla me encallé, no me respondió bien el timón. (...) Las razones por las cuales no vi la boya, es que estaba dando indicaciones con el administrador, estábamos hablando de algo y no la vi por la iluminación del muelle. (...)"  
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

Cuando se le preguntó por la ruta que hacía con la M/N "RIVIEL", indicó:

*"(...) Siempre en temporada baja fue en la noche de 09:30 pm hasta la 01:30 am, los lunes, miércoles, viernes y sábado. La diurna era de 04:00 pm hasta las 06:30 pm. Zarpábamos frente al muelle Casa de la Cultura, salíamos por el canal del Cayo Algodón, salíamos máximo hasta la boya nueve, así virábamos, nos devolvíamos hasta el sector del muelle, dábamos la vuelta y nos fondeábamos detrás del Cayo Algodón. (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Finalmente, teniendo en cuenta el canal por el que pasaba la nave, si existía alguna enfilación en tierra que fuera utilizada para el ingreso al muelle y si en ese momento hubo alguna distracción en desarrollo de la maniobra, el Capitán aseguró:

*"(...) Sí, es al lado de estribor de la Iglesia la Sagrada Familia, ahí hay una referencia. De noche se ve la iglesia y se ve la casa del lado. (...) Sí, básicamente eso fue lo que pasó. (...)"*  
(Cursiva fuera de texto)

Se tiene entonces, que de acuerdo con el relato presentado en el acta de protesta del Comandante de Guardacostas de San Andrés, con la declaración del señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, Capitán de la M/N "RIVIEL", una embarcación destinada para la navegación de altura, mientras navegaba por el muelle de la Sociedad Portuaria, encalló por la proa debido al descuido en la maniobra del Capitán, quién no vio la boya que se tenía como referencia para ingresar en dicho sector, configurándose así el siniestro marítimo el 8 de febrero de 2014.

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad para la navegación como actividad peligrosa, en la que se debe demostrar la diligencia y el cuidado, ya que la única forma de exonerar al sujeto de la acción, en éste caso el Capitán de la nave, es demostrar la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal entre los hechos y el daño causado.

De acuerdo a lo anterior, el señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, en calidad de Capitán de la M/N "RIVIEL", quien dirigía la maniobra en el momento de ocurrido el siniestro, encalló la proa de la embarcación por no tener en cuenta el cuidado requerido para el

ingreso al muelle de la Sociedad Portuaria, poniendo en peligro la integridad de los pasajeros y la seguridad de la motonave.

Concluye el Despacho, que no existe eximente de la responsabilidad del Capitán, ya que éste aceptó que el encallamiento obedeció a un descuido al momento de dirigir la maniobra, por lo que aceptó su participación directa en el evento y no logró desvirtuar la presunción que pesaba sobre él, por lo que se procederá a confirmar la decisión de primera instancia.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán M/N "RIVIEL", señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES, declarado responsable en primera instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1503, sobre la responsabilidad del Capitán:

*"(...) 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)

A su vez, el inciso 1 y 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, establece las funciones y obligaciones del Capitán:

*"1. Dirigir la navegación de la nave.  
2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado del tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación. (...)"*  
(Cursiva fuera de texto)

El fallo de primera instancia se amparó en el artículo 1479 del Código de Comercio, que reza:

*"Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del Capitán."* (Cursiva fuera de texto)

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 27 de abril de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

32

**ARTICULO 2°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de San Andrés el contenido del presente fallo al señor EDER ANDRÉS HERNANDEZ MYLES identificado con cédula de ciudadanía No. 1.123.625.575 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán de la M/N "RIVIEL" y al señor JUAN MANUEL YANGUAS RENGIFO identificado con cédula de ciudadanía No. 16.635.479 expedida en Cali, en calidad de Propietario y Armador de la mencionada motonave, 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 San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de San Andrés 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, 26 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo