

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2017

Referencia: 180112013007  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA" de bandera de colombiana, ocurrido el 17 de febrero de 2013, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El Capitán de Puerto de Turbo tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA", el día 1 de marzo de 2013, razón por la cual el día 4 de marzo de 2013 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 Turbo el día 24 de marzo de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA" al señor GLEYDER ANTONIO MERCADO ANAYA en su condición de Capitán de la citada nave. Asimismo, declaró que no existió violación a la normas de Marina Mercante
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que los hechos ocurrieron con ocasión a un supuesto impacto ocasionado por un tronco, lo cual generó una vía de agua que no pudo ser controlada con las motobombas a bordo de la motonave.

### 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 Turbo 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 Turbo, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA" de bandera colombiana, ocurrido el 17 de febrero de 2013, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia exoneró de responsabilidad al señor GLEYDER ANTONIO MERCADO ANAYA, Capitán de la motonave "JULIANA", debido a que se desvirtuó la presunción de culpa que pesa sobre el Capitán en la actividad peligrosa de la navegación al determinar que se presentó un evento de fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA", conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Acta de protesta suscrita por el señor JHON FREDY VELEZ MADRID, propietario de la motonave "JULIANA" en la cual hizo un relato de los hechos de la siguiente forma:

*"(...) el pasado domingo 17 de febrero de a las 7am después de haber sufrido un impacto con un palo de frente por el lado izquierdo lo cual ocasionó gran entrada de agua al interior de la nave de tal manera que la motobomba no dio abasto. Manifestó que la nave iba cargada de ladrillos y zinc, materiales que pertenecen a la comunidad de tanela corregimiento del municipio de Ünguia y 20 galones por 20 litros de material químico para el control de la sigatoka en Tanela. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo al acta de protesta transcrita anteriormente, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio de la motonave "JULIANA" y que ésta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar 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 causal<sup>1</sup>.

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 realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>2</sup>.

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.

Ahora bien corresponde al Despacho analizar si en la ocurrencia del presente siniestro intervino uno de los anteriores eximentes de responsabilidad o si en efecto le es imputable al Capitán de la motonave "JULIANA".

Al respecto la Ley 95 de 1980, en su artículo 90 señala lo siguiente:

*"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 igual forma la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

*"Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito - fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece,*

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

<sup>2</sup> 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

*quien, por tanto, queda sometido irremediabilmente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora<sup>3</sup>* (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a los requisitos para que se configure la fuerza mayor o del caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

*"(...) los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento..."*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l]a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor<sup>4</sup>" (...)* (Cursiva fuera de texto)

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>5</sup> (...)*" (Cursiva fuera de texto).

Con respecto a lo anterior, se hace necesario enunciar las siguientes pruebas recaudadas en la investigación:

Declaración del señor GLEYDER ANTONIO MERCADO ANAYA, en condición de Capitán de la motonave "JULIANA" en la cual realizó un relato de los hechos de la siguiente manera:

*"Nosotros salimos normal del Waffe, íbamos hacia tanela, nosotros íbamos normal, todo iba bien, en el punto de control de guardacostas arribamos y el muchacho que estaba de guardia nos dijo que podíamos seguir, habían palos en el agua que no se ve, cuando sentimos fue el impacto del palo en la embarcación, los muchachos encendieron la motobomba y no fue suficiente para sacar el agua, como ya estábamos más cerca de para dónde íbamos entonces seguirnos pero no alcanzamos a llegar."* (Cursiva y subraya fuera de texto)

<sup>3</sup> Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02

<sup>4</sup> Corte Suprema de Justicia, Sentencia de 27 de febrero del 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

<sup>5</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

129

42

Sobre el lugar donde se presentó la novedad con la motonave:

*"Haciendo el cruce de Turbo hacia bocas del Atrato, pero estábamos más cerca al río, pero todavía estábamos en el mar."* (Cursiva fuera de texto)

Al referirse por la cantidad de carga que llevaba a bordo, sostuvo:

*"3600 de ladrillos y 460 tejas de zinc."* (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a las medidas tomadas al momento de que se presentó la vía de agua:

*"Cuando los muchachos me dijeron que estaba entrando agua a la embarcación en seguida le dije a los muchachos que prendieran la motobomba, y con los achicadores a mano botar agua, cuando ya vimos que el agua nos llevaba mucha ventaja, yo les dije que botaran la carga para ver si lográbamos salvar la motonave pero no se pudo."* (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, de la anterior declaración se puede colegir que el día 17 de febrero de 2013, la motonave "JULIANA" zarpó del Waffe a las 5:00 horas de la mañana con 600 ladrillos y 460 tejas de zinc, posteriormente al encontrarse en el cruce de Turbo hacia bocas del Atrato se presentó una novedad con la nave en la cual fue impactada por un tronco que provocó una vía de agua en el casco, por lo cual la tripulación procedió a encender la motobomba con el fin de achicar el agua que estaba ingresando, arrojando carga por la borda con el fin de aligerar el peso y salvar la nave, lo cual resultó imposible pues esta terminó sumergiéndose.

Por otra parte, se evidencia que la motonave "JULIANA" la cual contaba con una capacidad de 30 toneladas, llevaba a bordo carga correspondiente a la cantidad de 3.600 ladrillos con un peso de 2 kilos por unidad, 460 tejas de zinc de aproximadamente 1 kg por unidad y 20 canecas con material químico (fungicida) cuales fueron arrojadas al mar en el momento de que fue presentada la vía de agua.

Por lo tanto, con motivo de las sustancias que fueron arrojadas al mar la señora VANESSA PAREDES ZÚÑIGA, Subdirectora de Gestión y Administración Ambiental de la Corporación para el Desarrollo Sostenible de Urabá - CORPOURABA realizó un informe sobre el seguimiento al naufragio de la motonave "JULIANA" y su posible derrame de sustancias peligrosas, en la cual se obtuvo como resultado lo siguiente:

*"Se tomaron datos fisicoquímicos puntuales con multiparametro para determinar las condiciones en el punto del naufragio, de acuerdo los parámetros tomados estos se encuentran dentro de los valores normales, los siguientes son los resultados:*

- Salinidad 4.2%
- Conductividad 8.06 us/cm.
- pH 5.18
- Temperatura 27.9°C
- Oxígeno disuelto 7.75 mg/L.
- % saturación de oxígeno 102%.
- No se aprecia material de oxígeno de ningún tipo de sobrenadante o fauna marina muerta.

123

*El 20 de enero de 2013, la doctora Erika Velarde, Directora Ejecutiva de INAGRU, manifiesta que las 20 canecas extraviadas fueron recuperadas y ninguna presentó daño o avería.* (Cursiva y subraya fuera de texto)

Del anterior informe se pudo corroborar que los tanques que en el momento del siniestro fueron arrojados al mar no se vertieron en el medio marino, fueron recuperados en su totalidad y no ocasionaron impactos negativos al medio marino.

Con respecto a las condiciones meteorológicas y oceanográficas en Urabá para el día 17 de febrero de 2013 fue pronosticado lo siguiente:

*"Área costera: Cielo nuboso durante la mañana disminuyendo a nuboso en horas de la tarde/noche. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 29°C. El viento será de dirección norte con velocidades de 3 a 8 nudos (fuerza 1-2) durante el día y la noche.*

*Área marítima: el viento será de dirección norte con velocidades de 8 a 13 nudos (fuerza 3-4) durante el día y la noche. Se espera una altura de oleaje de 1.0 metros (marejada)"*  
(Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta los pronósticos anteriormente citados, se puede concluir que las condiciones meteomarinas presentes en la fecha del siniestro eran normales y que estas no tuvieron relación directa en la ocurrencia del mismo, debido a que según las declaraciones esta solo pudo ser provocada por un impacto ocasionado por un objeto que genero la vía de agua.

Por lo tanto, el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "JULIANA", fueron como consecuencia de un evento de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que el factor que originó los hechos sometidos a investigación fue el impacto sufrido la nave causado por un tronco que al encontrarse sumergido no pudo ser visualizado por el Capitán, aspecto que hace que sea desde todo punto de vista imprevisible y de igual forma irresistible por cuanto no se pudo controlar la vía de agua con los medios de achique que se estaban a bordo ya que la entrada de agua era mayor. Por lo anterior, el Despacho procederá a confirmar el artículo primero de la decisión de primera instancia, exonerando así de responsabilidad civil al Capitán de la nave "JULIANA" por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio.

3. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

4. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión

de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 24 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión al señor GLEYDER ANTONIO MERCADO ANAYA, en condición de Capitán de la motonave "JULIANA", al señor JHON FREDY VELEZ MADRID, en condición de propietario de la citada motonave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Turbo 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 SEP 2017

  
Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo