

94

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 12 DIC 2018

Referencia: 24012014002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 7 de junio de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MICHEL ANGELO I" de bandera de Venezuela, ocurrido el 20 de enero de 2014, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita por el comandante de la unidad de reacción rápida de la estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, el Capitán de Puerto de esa jurisdicción tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MICHEL ANGELO I", el día 20 de enero de 2014, razón por la cual 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 Puerto Bolívar el día 7 de junio de 2018 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MICHEL ANGELO I" al señor EMIRO DE JESÚS BUENO SUÁREZ, en calidad de secuestro de la citada motonave.

Así mismo, no declaró violación a las 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 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**

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas arrimadas al proceso se evidencia que lo ocurrido fue que el día 20 de enero de 2014, el señor EUSEBIO ORTÍZ BOLAÑOS en condición de Maquinista de la nave "MICHEL ANGELO I" emprendió la navegación para el remolque de la nave J.M, en el curso de la maniobra la nave se queda sin máquinas y la misma se fue hacia la orilla, ocasionando la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento.

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

1. Respecto de lo que se consideran 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 internacionales, 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, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.*" (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

2. De la revisión de la decisión de primera instancia, se evidencia que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al señor EMIRO DE JESÚS BUENO SUÁREZ en calidad de secuestre de la nave "MICHEL ANGELO I", teniendo en cuenta que tenía la custodia de la nave conforme al requerimiento del Juzgado Promiscuo Municipal allegado al expediente (folio 23)

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

- Declaración rendida el 7 de febrero de 2014 por el señor EUSEBIO ORTÍZ BOLAÑOS en calidad de Maquinista de la motonave "MICHEL ANGELO I", de la cual se extrae lo siguiente:

(...)

la máquina izquierda el eje se fue hacia atrás, entonces el barco no correspondió y se fue hacia la orilla y ahí empezó el calvario y la brisa empezó a soplar duro, hasta la presente que no salió más de ahí, la bodega de adelante como a los dos tres días empezaron hacer agua, trajeron motobomba pero no fue suficiente, hay gente que ha venido hacerles trabajos al barco, pero no lo han podido sacar." (...) (Cursiva y subrayado fuera del texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el encallamiento de la motonave "MICHEL ANGELO I" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, 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>.

<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.

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 ejecución del riesgo creado por el agente responsable 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.

Señalado lo anterior, es preciso citar la declaración rendida por el señor EUSEBIO ORTIZ BOLAÑOS en calidad de Maquinista de la motonave "MICHEL ANGELO I", en la cual relató los hechos que dieron origen a la presente investigación de la siguiente forma:

(...)

Bueno resulta que el señor Jhon Mejía se le varo la motonave J.M y él llegó al barco diciéndome que él había hablado con el armador y la Capitanía le había dado permiso para sacar el J.M., entonces él llegó con una tripulación porque en el barco me encontraba yo solo, decidimos venirnos para acá, porque ese barco ha hecho maniobras, pero autorizado por la Capitanía, cuando estaban jalando el barco una de las máquinas no correspondió, yo baje al cuarto de máquinas y una de las máquinas, la máquina izquierda el eje se fue hacia atrás, entonces el barco no correspondió y se fue hacia la orilla y ahí empezó el calvario y la brisa empezó a soplar duro, hasta la presente que no salió más de ahí, la bodega de adelante como a los dos tres días empezaron hacer agua, trajeron motobomba pero no fue suficiente, hay gente que ha venido hacerles trabajos al barco, pero no lo han podido sacar." (...) (Cursiva y subrayado fuera del texto)

Con respecto a las condiciones del tiempo en el momento de los hechos, el Despacho evidencio lo siguiente:

<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





- En el análisis de las condiciones meteomarinas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico para el día de los hechos manifestó que: (folio 10 al 13)

ÁREA COSTERA: Cielo nuboso durante el día aumentando a nuboso en horas de la noche. La temperatura ambiente oscilará entre 24°C y 32°C. El viento será de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5).

ÁREA MARÍTIMA: El viento será de dirección este con velocidades de 20 a 25 nudos (5-6). La altura de la ola será de 2,3 a 1,8 metros. (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para la navegación de embarcaciones menores. (Cursiva y subraya fuera del texto)

Del análisis del expediente, se puede evidenciar que en el siniestro marítimo de encallamiento de la nave "MICHEL ANGELO I" no se configuró ninguno de los elementos del caso fortuito y la fuerza mayor, y fue a todas luces predecible y resistible, teniendo en cuenta la falta de mantenimiento realizado a la nave, así mismo no contaba con la tripulación idónea para realizar cualquier maniobra.

3. 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, 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.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante se tiene que, para el momento de proferir el fallo de primera instancia se abstuvo de pronunciarse al respecto, teniendo en cuenta que ya había operado lo contenido en el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: *Caducidad en la facultad sancionatoria*. En consecuencia el Despacho se abstendrá en este punto.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°. CONFIRMAR** en su integridad la decisión de primera instancia del 7 de junio de 2018, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor EMIRO DE JESÚS

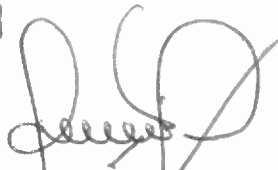
BUENO SUAREZ en calidad de secuestre de la nave "MICHEL ANGELO I", en cumplimiento de los establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 4°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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.

12 DIC 2018



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo (E)