

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 Nov 2018

Referencia: 15012018001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de mayo de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de una nave o en relación con ellas, por parte de la motonave denominada "LA BELLA LUZ", ocurrido el 19 de enero de 2018, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante en el acta de inmovilización y reporte de infracción No. 8992 del 19 de enero de 2018, suscrito por el señor S2 EFRAIN BARLIZA PERALTA, miembro de la Estación de Guardacostas de Cartagena, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves causadas por las operaciones de una nave o en relación con ellas, ocurrido el día 19 de enero de 2018, en el cual resultó herido el señor GUILLERMO JOSÉ SIGNETTO.
2. Por lo anterior, el día 29 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, 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 Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 30 de mayo de 2018, declarando responsabilidad al señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ, en su condición de Capitán de la motonave denominada "LA BELLA LUZ".

Asimismo, lo declaró responsable por violación a normas de marina mercante imponiendo a título de sanción multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES NOVECIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS DIEZ pesos m/cte. (\$ 3.906.210.00).

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 en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

48

## 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 cuando la motonave "LA BELLA LUZ" se encontraba navegando, sin embargo, no se percató de la presencia de un bañista que se encontraba sumergido en el agua, generándole lesiones en su integridad física.

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

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves causadas por las operaciones de una nave o en relación con ellas por parte de la motonave "BELLA LUZ", así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 (...)"* (Cursivas fuera de texto)

A su vez, la norma en cita establece <sup>[2]</sup>:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia"* (Cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

*"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)*

- (1) *La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)*" (Cursiva fuera de texto).

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

*(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones"* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Ahora bien, conforme a lo probado en el expediente se tiene lo siguiente:

- Historia clínica o epicrisis expedida por parte de DUMIAN MEDICAL, en la cual registra ingreso del señor GUILLERMO SIGNETTO remitido de Barú por trauma craneo encefálico.
- Asimismo, obra en la investigación un informe pericial de clínica forense emitido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - Unidad Básica Cartagena, en el cual determina lo siguiente:

*"(...)*

*ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y CONCLUSIONES*

*Mecanismos traumáticos de lesión: Contundente, cortante.*

*Incapacidad médico legal provisional: SESENTA Y CINCO (65) DÍAS.*

*Debe regresar a nuevo reconocimiento médico legal con nuevo oficio de su despacho.*

*(...)"* (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Del modo previsto, y confrontados los hechos con las normas indicadas queda claro para este Despacho que se configuró el siniestro marítimo de lesiones graves causadas por las operaciones de la motonave "LA BELLA LUZ" al señor GUILLERMO SIGNETTO, debido a que se probó la incapacidad por más de 72 horas por parte de la afectada, conforme los parámetros establecidos por la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo, este Despacho procederá a realizar su análisis conforme lo probado en el expediente, así:

Inicialmente, se hace necesario citar la declaración de los hechos rendida por el señor BAYWAR BARCASNEGRA, dentro de la audiencia celebrada el día 29 de enero de 2018, en la cual

manifestó lo siguiente:

*"El 19 de enero de 2018 yo empecé mi labor de rutina en playa blanca, yo tenía la nave a la orilla del mar, frente al restaurante de la señora Esmeralda quien es la dueña de la nave, a eso de la 1:15 de la tarde yo salgo de hacer una actividad de la orilla hacia el fondo del mar, la actividad era paseo en el gusano, yo llevaba ese día 4 pasajeros, era una familia. Yo antes de salir con esa familia les había ofrecido el servicio a otros señores que estaban en la playa, pero no aceptaron el servicio. Cuando yo estaba de regreso en uno de los viajes que yo estaba haciendo alcancé a ver un grupo de bañistas quienes estaban ubicados en el área para bañistas, yo venía normal al parecer había un señor que estaba sumergido cuando él alcanza a salir yo lo veo ya muy cerquita, muy encima intente esquivarlo y levanto el motor para no lastimarlo, el motor quedo haciendo bulla, pero lo alcance a golpear con el motor, pero realmente jamás tuve la intención de golpearlo, yo mismo lo auxilié y lo llevé hacia la orilla, jamás intenté huir, ni nada de eso. Lo monté en una silla playera y le puse mi camisa en la herida, luego sus compañeros, y la dueña de la embarcación luego a mí me llevaron hacia la estación de policía ahí en playa blanca, y fue cuando me tomaron los datos y rendí unas declaraciones. Luego el oficial de policía recibió la llamada de que el accidentado estaba estable, fue cuando me dijeron que me podía ir, y yo me fui, eso es todo lo que yo sé." (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron las lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "LA BELLA LUZ" y que esta 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.

<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

50

- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Aclarado lo correspondiente a la régimen de responsabilidad en el cual nos encontramos, es preciso indicar que la motonave denominada "LA BELLA LUZ", se dedicaba a prestar servicios de recreo deportivo, tales como halar un gusano inflable. Sin embargo, el Capitán de la motonave al ser interrogado sobre la matrícula de la misma, indicó:

*"No. La nave no se encuentra matriculada ante la autoridad marítima."* (Cursiva fuera de texto)

Al respecto de lo anterior, la señora ESMERALDA FORTICH CONEO en su condición de Propietaria de la motonave "LA BELLA LUZ", manifestó:

*"Yo la nave la tengo para practicar actividades deportivas en playa blanca, trabaja con un gusano y una dona. La nave yo la tengo matriculada ante inspección fluvial, con la Capitanía de Puerto de Cartagena no tengo nada."* (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, en relación al siniestro marítimo propiamente, el Capitán de la motonave señaló que mientras venía de prestar el servicio a un grupo de personas, no se percató que dentro de la zona de bañistas se encontraba una persona sumergida, que al emerger del agua produjo que la motonave no pudiera reaccionar y en consecuencia le generara lesiones con el motor de la misma.

En relación a lo indicado por el Capitán de la motonave denominada "LA BELLA LUZ", el señor GUILLERMO JOSE SIGNETTO, quien resultó lesionado como consecuencia de los hechos, sostuvo respecto de los hechos, lo siguiente:

*"(...) Estábamos nada (sic) en el área de bañistas estaríamos aproximadamente a un metro de profundidad cuando yo me sumerjo en el agua, pero rápidamente salgo veo de frente que viene una nave que anteriormente el capitán de la nave nos insistía en que nos subiéramos al gusano, cuando yo veo que la nave viene de frente intento cubrirme con mi brazo derecho para protegerme la cara y a partir de ahí no me acuerdo de nada. (...)"* (Cursiva fuera de texto)

En esa misma orbita, es importante indicar que en la audiencia pública en la cual rindió declaración el señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ, quien se desempeñaba como Capitán de la motonave denominada "LA BELLA LUZ", indicó no tener licencia de navegación. Por lo tanto, no ostentaba el título que lo acreditara persona idónea y capacitada para ejercer la función que se encontraba ejerciendo el día de los hechos.

Al respecto, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 131 señala lo siguiente:

*"Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, si no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Sentado lo precedente, estima procedente el Despacho referirse al concepto de Capitán, por lo cual el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

De igual forma, el Decreto 1597 de 1988, (Compilado mediante Decreto 1070 de 2015 *"Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa"*), dispone lo siguiente respecto de las funciones 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 de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*

*3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.*

*(...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

En consideración de la normatividad citada, el Despacho puede concluir que el señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ no actuó bajo el amparo de las disposiciones normativas aplicables a la condición de Capitán que ostentaba para el día de los hechos, toda vez que como responsable por todo lo que ocurra con la nave, no consideró la presencia de personas que se encontraban en la zona para bañistas, las cuales al nadar podían emerger del agua sin aviso alguno y sobre lo cual se debían tomar las precauciones correspondientes.

En consecuencia de lo anteriormente esbozado, es clara e inequívoca la responsabilidad del señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ en la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "LA BELLA LUZ", ocurrido el día 19 de enero de 2018. Motivo por el cual, considera el Despacho respaldar lo dispuesto en primera instancia y confirmará el artículo primero del fallo emitido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

3. Ahora bien, es claro que en primera instancia no fue realizado el avalúo de los daños que se causaron con ocasión al siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causadas por las operaciones de una nave o en relación con ellas, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, en lo relacionado con las presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante el Despacho encuentra probada las transgresiones a los siguientes códigos establecidos en la Resolución 386 de 2012, texto actualmente compilado en el artículo 7.1.1.1.2.2 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 7), tal y como se puede apreciar a continuación:

*ARTÍCULO 7.1.1.1.2.2. Constituyen infracciones o violaciones a las normas de marina mercante relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, las siguientes:*

CÓDIGO	CONTRAVENCIÓN	FACTORES DE CONVERSIÓN
034	<i>Navegar sin la matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes y vigentes.</i>	2.00
035	<i>Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.</i>	3.00

Asimismo, se aprecia que el señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ quien se desempeñaba como Capitán de la motonave "LA BELLA LUZ", no ostentaba licencia de navegación que lo acreditara como persona idónea para desempeñarse como tal a bordo de una nave.

Así las cosas, estima el Despacho confirmar la declaración de responsabilidad administrativa al señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ, así como de la imposición de la multa impuesta en primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 30 de mayo de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena la presente decisión al señor BAYWAR BARCASNEGRA DE LA HOZ en condición de Capitán de la motonave "LA BELLA LUZ", a la señora ESMERALDA FORTICH CONEO en condición de Armador y Propietario de la motonave en referencia, y demás partes interesadas, 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 Cartagena, 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 Cartagena 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. 21 NOV 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo