

43

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 17012014004  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 24 de abril de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de avería de la M/N "UNDER PRESSURE" de bandera colombiana, ocurrido entre el 29 de enero y el 1° de febrero de 2014, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 1° de febrero de 2014, el señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", informó a la Capitanía de Puerto de San Andrés de la presunta avería en la motonave, cuando se disponía a arribar a dicho puerto.

2. El 4 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 "UNDER PRESSURE" por el siniestro marítimo de avería, 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 24 de abril de 2015, a través del cual exoneró de responsabilidad al señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ de nacionalidad nicaragüense, en calidad de Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", por el siniestro marítimo de avería de la mencionada embarcación.

Asimismo, no declaró responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante al señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, por los hechos ocurridos entre el 29 de enero y el 1 de febrero de 2014.

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.

123

## 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

De acuerdo al informe presentado el 1º de febrero de 2014 por el señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) El día miércoles 29 del año en curso siendo las 04:00 se rompió la manguera del turbo de la máquina y se recalentó y apagamos la máquina. Cuando solucionamos, se descargaron las baterías y no se pudo arrancar la máquina.*

*Con el motor fuera de borda recargué una batería pequeña, conectamos el radio HF y solicité ayuda a la agencia Bush de Providencia, me contestaron de la Cooperativa Fish & Farm.*

*(...) Siendo las 17:00 del día viernes 31, llegó el Guardacostas y nos remolcó a puerto."*  
Cursiva y subrayado fuera de texto

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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.

El Decreto Ley 2324 de 1984<sup>1</sup>, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(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 fuera de texto.

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

<sup>1</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

<sup>2</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

44

"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.

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes 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;
3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
4. los daños materiales graves sufridos por un buque;
5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto.

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución 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.

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme a las pruebas obrantes en el expediente, el Despacho concluye que durante la etapa instructiva y en concreto en la decisión de primera instancia, la Capitanía de Puerto se refirió a la avería de la motonave como el siniestro ocurrido, una expresión utilizada en forma incorrecta ya que no se encuentra catalogada como accidente marítimo, por lo que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "UNDER PRESSURE" de bandera colombiana, el día 29 de enero de 2014, fue el de daños materiales graves, razón por la cual se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, las personas involucradas y las causas que lo generaron.

44

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 14 de abril de 2014, el señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", indicó con relación a los hechos ocurridos el 1° de febrero de 2014:

*"(...) Ese día cuando veníamos ya el alternador comenzó a molestar, ya no estaba cargando la batería, entonces me di cuenta de eso, pero como ya estábamos manejando y una manguera se reventó, se recalentó la máquina y se apagó, ya no teníamos batería porque no estaba cargando, entonces no pudimos encender las luces de navegación, oíamos cuando nos llamaban, pero no teníamos el amperaje para poder dar respuesta, (...) Después, ya cerca de Cayo Bolívar, encontré una batería, que le pusimos un poquito de carga y prendimos la planta, ahí me comuniqué y les di mi posición a Guardacostas, (...)"* Cursiva fuera de texto

Al ser consultado cómo se encontraba mecánicamente la motonave para la fecha de los hechos, señaló:

*"(...) Los temas mecánicos estaban bien, nada más era una manguera que dejaron, que ya no servía, era la manguera de enfriamiento del agua, la cual se partió y se botó el agua que tenía el serpentín, ahí teníamos el problema porque la batería estaba dañada, ya después no teníamos comunicación ni nada, porque ya no teníamos batería, (...)"* Cursiva y subrayado fuera de texto

Respecto a la razón por la que se presentó el daño en la M/N "UNDER PRESSURE", contestó:

*"(...) Fue la manguera, se recalentó la tubería y como estaba demasiado vieja, se partió, a mí me dijeron que todo estaba bien, yo me metí en el cuarto de máquinas, y todo estaba perfecto, pero cuando salimos, y por la vibración de la máquina, hizo partir la manguera que estaba cristalizada. Después de recalentarse la máquina, se apagó y después fui a verlo, y nos quedamos sin batería, entonces no teníamos batería para comunicarse ni para prender la motonave otra vez ni nada, por eso quedamos a la deriva durante 4 días." (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Se tiene entonces que el señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", nave menor dedicada a la pesca, con matrícula No. CP-12-0514, zarpó el 25 de enero de 2014 desde Cartagena con destino a San Andrés y Providencia (Islas), tal como se evidencia en el documento de zarpe (folio 3), y que al cuarto día de navegación, exactamente a las 04:00 horas del 29 de enero de 2014, se rompió la manguera del turbo de la máquina, lo que generó que la embarcación se apagara por el recalentamiento y seguidamente se descargara la batería, evento que les impidió dar aviso a las autoridades, quedando a la deriva por cuatro (4) días hasta que fueron rescatados por los Guardacostas el 1° de febrero de 2014, configurándose así el siniestro marítimo de daños materiales graves.

Del concepto dado por el Perito Marítimo en Maquinaria Naval, señor OLAY CASTILLO SARÁ, se destaca que al realizar la inspección en el propulsor de la nave, se encontró un deterioro en la manguera de refrigeración, lo que provocó que el motor se apagara, ya que su función consiste en alimentar de carga las baterías del alternador y al romperse, hizo que la batería se descargara, dejando a la tripulación sin ningún equipo de comunicación para informar la novedad a la Estación de Guardacostas.

120

45

Ahora bien, es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa<sup>3</sup>, de la que solo es posible exonerarse de responsabilidad por la intervención de un elemento que sea capaz de romper el nexo causal, tal como la fuerza mayor, caso fortuito, culpa de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

En el asunto objeto de estudio, es claro para el Despacho que no intervino ninguno de los elementos mencionados anteriormente, lo que permite concluir el señor CONLEY FESSON MARTINEZ, Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", es responsable en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves, ya que al ser jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave<sup>4</sup>, decidió emprender la navegación sin tener en cuenta los mantenimientos de la máquina y conociendo perfectamente que la manguera que se encargaba del enfriamiento del agua, se encontraba deteriorada, lo que desencadenó en su rompimiento y el posterior daño del motor, razón por la que se modificará la decisión de primera instancia en cuanto a la responsabilidad por el siniestro.

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 "UNDER PRESSURE", señor CONLEY FESSON MARTINEZ, declarado responsable en ésta instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

El Decreto 1597 de 1988 en su artículo 40, dispone las funciones y obligaciones del Capitán, en especial el numeral 3 que señala:

*"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)"* Cursiva fuera de texto

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior, encargado del gobierno y dirección de la nave, el incumplimiento de sus funciones y obligaciones, y la omisión de las medidas de seguridad preventivas antes de iniciar la maniobra.

Sin embargo, al haber transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria<sup>5</sup> con la que cuentan las autoridades administrativas, por tanto éste Despacho se abstendrá de imponer sanciones al respecto.

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.

<sup>3</sup> Código Civil colombiano, artículo 2356.

<sup>4</sup> Código de Comercio, artículo 149.

<sup>5</sup> Ley 1437 de 2011, artículo 52.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo del 24 de abril de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves al señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, identificado con cédula de extranjería No. 258856, en calidad de Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", de bandera colombiana, con matrícula No. CP-12-0514, hechos ocurridos el 29 de enero de 2014."

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo segundo del fallo del 24 de abril de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable al señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ, en calidad de Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

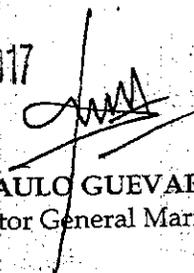
**ARTICULO 3°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor CONLEY FESSON MARTÍNEZ identificado con cédula de extranjería No. 258856, de nacionalidad nicaragüense, en calidad de Capitán de la M/N "UNDER PRESSURE", en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- 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