

129

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 14012011003  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "GUISEYITA" de bandera de Colombiana, ocurrido el 5 de febrero de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "GUISEYITA", el día 7 de febrero de 2011, razón por la cual el día 10 de febrero de 2011 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 Santa Marta el día 30 de agosto de 2012 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "GUISEYITA" al señor ARMANDO ANTONIO TEJEDOR en su condición de Capitán de la citada nave.

Así mismo declaró violación a Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción al Capitán de la motonave "GUISEYITA" multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón ciento treinta y tres mil cuatrocientos pesos m/cte. (\$1.133.400), pagaderos en forma solidaria con el señor ROBERTO SALCEDO SILVA, en calidad de armador de la citada nave.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

esl  
/602

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

El Perito marítimo CF Walter R. Gómez Vera ®, en informe pericial rendido el 15 de marzo de 2011, (folios 68 al 77), presentó el siguiente concepto:

*"(...)*

- A) *La ola pronosticada desde el 4 al 13 de febrero de 2011, causo la deriva en la dirección de la corriente S-SW, la cual se dirige hacia la zona de litorales ubicada entre Ciénaga y Barranquilla.  
Por lo anterior, se concluye que la lancha GUISEYITA flotando-sumergida sin área velica pudo haber derivado hasta el lugar donde fue ubicada en el km 12.*
- B) *El propietario y/o armador no ha mostrado interés en rescatar la presunta lancha GUISEYITA encallada en la playa a la altura del km 12 de la vía que comunica Ciénaga con Barranquilla.  
Ni tampoco en suministrar el acompañamiento y los medios para el aplazamiento terrestre y marítimo del suscrito perito designado por la Autoridad Marítima para adelgazar las diligencias de verificar las características propias y los daños de la presunta lancha"*

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

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)

Doctrinalmente<sup>1</sup> el naufragio ha sido definido como:

*"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"* (Cursiva fuera de texto)

Expuesto lo anterior, el Despacho procederá a estudiar los elementos que dieron lugar al siniestro de naufragio:

De acuerdo con declaración del señor ARMANDO TEJEDOR PEREZ, Capitán de la motonave "GUISEYITA" al ser preguntado por lo ocurrido el día de los hechos, manifestó lo siguiente:

*"El día 05 de febrero a las 5:45 horas salí del Rodadero hacia la balúa Granate, pasando la aguja llegando a punta de chengue el bote se me llenó de agua, se me apagó un motor tire para devolverme hacia Balúa Concha aproximadamente 5 minutos después se me apagó el otro motor, allí fue cuando empezó la odisea, mantuve el bote a flote, achicando con un balde, por un tiempo de 5 o 6 horas llamamos a Guardacostas todo ese tiempo el cual nunca hizo acto de presencia, a eso de las 12 y 13 horas, paso una lancha de Taganga que fue la que nos auxilió, en ese momento que me estaban remolcando la lancha se volteó, cortaron la cuerda con la que me iban remolcando, o sino se lo llevaban a ellos también. (...)"* (Cursiva y subraya fuera de texto)

De acuerdo a la declaración anterior, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio de la motonave "GUISEYITA" 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>2</sup>.

<sup>1</sup> FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

ce)  
pej

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>3</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

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente se tiene dictamen pericial realizado por el Perito WALTER GÓMEZ VERA, en el cual en su análisis de las condiciones meteorológicas y oceanográficas, tomó los pronósticos realizados por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) en la fecha en la cual se presentó el naufragio, y se obtuvo como resultado fuertes marejadas por lo tanto se hizo la recomendación de "*Extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores y flujo de bañistas.*"

Analizando las anteriores pruebas obrantes al expediente se entiende que la causa que originó el siniestro marítimo de naufragio se debió entonces a una fuerte ola que lleno de agua la motonave que posteriormente dio lugar a que se presentara una falla mecánica en los motores, dicho esto, no se podría entonces argüir que este evento se dio con intervención de alguno de los elementos exonerativos de responsabilidad mencionados anteriormente, toda vez que no fueron atendidas por el Capitán las recomendaciones realizadas por el CIOH en la cual informaba incrementar las medidas de seguridad para el tránsito de naves menores, medidas que en su condición de Capitán debía haberlas tenido en cuenta para garantizar la seguridad de la navegación. En consecuencia el Despacho se permite concluir que el Capitán de la motonave "GUISEYITA" es responsable del siniestro marítimo de naufragio. Por lo tanto se procederá a confirmar el artículo primero del fallo de primera instancia.

Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "GUISEYITA" de bandera colombiana, 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.

---

<sup>3</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

De otro lado, conforme al artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro ocurra violación a las Normas de Marina Mercante, por lo tanto se realizara la verificación de las siguientes conductas:

*“Artículo 116. Certificados de seguridad. La Dirección General Marítima y Portuaria otorgará los correspondientes certificados de seguridad a las naves y artefactos navales inspeccionados cuando reúnan las condiciones de seguridad previstas en la ley, en los convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en los reglamentos.*

*Parágrafo. La autoridad marítima podrá delegar el otorgamiento de estos certificados en los organismos internacionales de inspección y clasificación de buques, reconocidos por Colombia.*

*Artículo 118. Exhibición de los certificados. Los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y deben ser presentados cuando la autoridad marítima los solicite.*

*La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad, implica para la nave o artefacto naval, la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que halle destinado.” (Cursiva fuera de texto)*

En declaración del señor ADOLFO REYES QUIÑONES, en su condición de gerente de LA MARINA MUNDIAL, con respecto a los certificados manifestó lo siguiente:

*“(…) El señor Roberto Salcedo nos trajo los documentos de la embarcación, la secretaria los archivo, y no nos dimos cuenta sino en el hundimiento, que los certificados no habían sido firmados por el Capitán de Puerto de Cartagena, la secretaria de la marina mundial recibió la autorización para la salida del bote, y le da zarpe al piloto, si el carné se encuentra vigente” (Cursiva y subraya fuera de texto)*

De la anterior declaración se evidencia que la motonave “GUISEYITA” para el día en que se presentaron los hechos, poseía los certificados de navegabilidad y seguridad a falta de la respectiva firma del Capitán de Puerto de Cartagena, por lo tanto no se podrían apreciar como auténticos, toda vez que la autenticidad de los documentos existe cuando se tiene certeza sobre la persona que lo ha elaborado o firmado, por lo tanto si este carece de firma no se puede estimar como valido al momento de la verificación de los documentos de la nave.

Así las cosas, es claro que el señor ARMANDO TEJEDOR PEREZ, Capitán de la motonave “GUISEYITA”, desconoció los deberes impuestos en los artículos 116 y 118 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo cual el Despacho acoge la sanción impuesta y confirmará la decisión de primera instancia.

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

**RESUELVE**

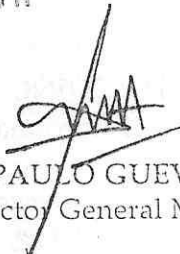
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la decisión del 30 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTICULO 2°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores ARMANDO ANTONIO TEJEDOR, identificado con Cedula de Ciudadanía No. 8.704.768, Capitán de la motonave "GUISEYITA" y a ROBERTO SALCEDO SILVA, identificado con Cedula de Ciudadanía No. 79.232.322, Armador de la citada nave 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 Santa Marta, 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 Santa Marta 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 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo