

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

20 DIC 2017

Referencia:

12012013005

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 26 de febrero de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de avería de la M/N "MARIO JULIO" de bandera colombiana, ocurrido el 28 de marzo de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 28 de marzo de 2013, el señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, Capitán de la M/N "MARIO JULIO", informó a la Capitanía de Puerto de Tumaco de la presunta avería en la motonave.
2. El 2 de abril de 2013, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "MARIO JULIO" 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 Tumaco profirió fallo de primera instancia el 26 de febrero de 2016, a través del cual exoneró de responsabilidad al señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, en calidad de Capitán de la M/N "MARIO JULIO", por el siniestro marítimo de avería de la mencionada embarcación.

Así mismo, declaró que no existió responsabilidad del señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN por violación a normas de Marina Mercante, por los hechos ocurridos el 28 de marzo de 2013.

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 Tumaco envió el expediente a éste 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 2° del artículo 2°, 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 2° 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 la protesta presentada el 28 de marzo de 2013 por el señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, Capitán de la M/N "MARIO JULIO", respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Que el día de hoy a las 0600 horas mientras arribábamos al puerto de Tumaco, sentimos un ruido en la sala de máquinas y enseguida ordené pararlas. El mecánico a bordo revisó el origen del ruido y me manifestó que se habían roto unos tornillos del flanche de la transmisión, lo que me obligó a ordenar apagar de inmediato. Como a las 0630 horas, avistamos a la Motonave "Punta Reyes", que también venía ingresando a puerto y por radio VHF le solicitamos que nos ayudara a llegar al muelle. La tripulación del "Punta Reyes", nos tiró un cabo y nos remolcó hasta llegar al muelle de Isla Dorada donde atracamos finalmente.*

*El armador propietario fue informado de la novedad y estamos a la espera de que nos llegue por vía aérea los tornillos requeridos para superar el impase. (...)"* Cursiva 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

157

*"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 de Tumaco 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 M/N "MARIO JULIO" de bandera colombiana, el día 28 de marzo de 2013, fue el de daños materiales graves, razón por la cual se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad de las personas involucradas y las causas que lo generaron.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 2 de mayo de 2013, el señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, Capitán de la M/N "MARIO JULIO", indicó con relación a los hechos ocurridos el 28 de marzo de 2013:

*"(...) Salimos de El Charco común y corriente, navegamos toda la noche y al llegar al Viudo se nos partieron los tornillos del flanche del acople del eje con el motor, eso sucedió a las 6 de la mañana, a las 7 venía pasando el barco 'PUNTA REYES' y le pedimos el gran favor que nos trajera hasta adentro, el Capitán nos dijo que no nos traía hasta adentro, y nosotros le pedimos el favor a Guardacostas, nos autorizó que el 'PUNTA REYES' nos llevara hasta allá, y nos dejó en Isla Dorada. (...)"* Cursiva fuera de texto

Al ser consultado si antes de la ocurrencia de los hechos, se le había realizado mantenimiento a la máquina, señaló:

*"(...) A esa parte se le hace mantenimiento constantemente, a las tuercas, tornillos y demás y con los golpes y demás es la primera parte que se afecta, así que hacía 20 días se le había hecho mantenimiento."* Cursiva fuera de texto

En declaración dada el 2 de mayo de 2013, el señor ALVARO JOSÉ CASTILLA NUÑEZ, Maquinista de la M/N "MARIO JULIO", indicó con relación a los daños presentados:

*"(...) Se partieron todos los tornillos de la volante. (...) Según el mecánico es que la volante donde van los tornillos tiene defectos, y que por eso los parte. (...) El último mantenimiento fue en los primeros días de enero de éste año, que se presentó un daño también. (...)"* Cursiva fuera de texto

Cuando se le preguntó si había realizado verificación del estado de la zona afectada, dijo:

*"(...) Eso es interno, toca destapar y se demora, uno hace las inspecciones por fuera, aceite, agua y demás, pero ésta parte interna se hace la verificación en el mantenimiento."* Cursiva fuera de texto

Se tiene entonces que la M/N "MARIO JULIO", una embarcación tipo tanquero que transportaba aproximadamente once mil (11.000) galones de combustible, desde Tumaco con destino a Bocas de Satinga, tal como se evidencia en el documento de zarpe (folio 4), cuando a la altura del Viudo a eso de las 06:00 horas, se le partieron los tornillos del flanche del acople del eje con el motor, por lo que fueron remolcados de vuelta por la M/N "PUNTA REYES", configurándose así el siniestro marítimo de daños materiales graves.

La regla general en los regímenes de responsabilidad, consiste en probar la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio. 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.

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

4

no

El Despacho observa, que ante la ausencia de un dictamen pericial que permitiera detectar un posible deterioro en el sistema de ejes, es decir el enlace entre la hélice y el motor principal de la M/N "MARIO JULIO", para así determinar los motivos por los cuales se rompieron los tornillos ubicados en la volanta y que provocaron la ocurrencia del siniestro, a partir de lo informado por el Capitán y el Maquinista en sus respectivas declaraciones, se concluye que lo acontecido obedeció al deterioro de la volanta y debido a las vibraciones de la navegación, los tornillos tienen a partirse.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. De acuerdo a lo anterior, en el caso bajo estudio estamos frente a un caso fortuito, ya que los responsables de la navegación sabían que la rotura de los tornillos era un evento probable, pero que al darse de repente, no pudieron evitar sus consecuencias.

En definitiva, al no encontrar en el expediente un peritaje que determinara si quiera que los tornillos se encontraban oxidados, en mal estado, o que le dieran las herramientas necesarias al Despacho para concluir que las condiciones técnicas o de navegabilidad de la M/N "MARIO JULIO" no eran adecuadas, la rotura de los tornillos fue un caso fortuito; razón por la cual existe una ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, motivo por el cual se procederá a confirmar la decisión de primera instancia, en el sentido de exonerar de responsabilidad al señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, Capitán de la citada embarcación, por lo ocurrido el 28 de marzo de 2013.

Como quiera que el Capitán de Puerto de Tumaco consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, en calidad de Capitán de la M/N "MARIO JULIO", y no existiendo mérito en ésta instancia de acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, éste Despacho confirmará lo establecido al respecto en el fallo de primera instancia.

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 daños materiales graves.

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.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo del 26 de febrero de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"EXONERAR de responsabilidad por el siniestro marítimo de daños materiales graves al señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN, Capitán de la M/N "MARIO JULIO" con matrícula No. MC-

01-0547, identificado con cédula de ciudadanía No. 6.155.720 de Buenaventura, ocurrido el 28 de marzo de 2013."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 26 de febrero de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTICULO 3°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Tumaco el contenido del presente fallo al señor ALBERTO SALAS ESTUPIÑAN identificado con cédula de ciudadanía No. 6.155.720 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la M/N "MARIO JULIO", 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Tumaco 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,

20 DIC 2017

Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo