

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., - 2 DIC 2016

Referencia: 17012010001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio- Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 29 de junio de 2012 por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la embarcación "WISE II" identificada con matrícula CP 12-0465-B, de acuerdo a los hechos ocurridos el día 16 de junio de 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante información suministrada por la Agencia Marítima BERNARDO BUSH HOWARD, se informó a la Capitanía de Puerto Providencia el presunto acaecimiento del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "WISE II".
2. El día 18 de junio de 2010, el Capitán de Puerto de Providencia emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "WISE II", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de la investigación.
3. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Providencia una vez instruida la investigación remitió el expediente al Capitán de Puerto de San Andrés para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. El día 29 de junio de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia a través de la cual declaró la existencia del Siniestro Marítimo objeto de litigio sub examine.

En el fallo precedente se determinó que el siniestro marítimo de naufragio ocurrió con responsabilidad del señor DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR en calidad de Capitán de la embarcación "WISE II".

5. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés remitió 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.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a la declaración rendida por el señor DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR en calidad de Capitán de la motonave "WISE II" se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro, los siguientes:

*"Siendo las 1600R del día martes 15 de junio de 2010 zarpe con mi tripulación a bordo del WISE II con destino cayos del norte serrana con la intención de ejercer una faena de pesca, en la trayectoria hacemos las guardias cada tres horas.*

*El 16 de junio de 2010 a las 0800R se me informo que el mofle se había partido y el cuarto de máquinas comenzó a inundarse, intentamos arreglar la avería, siendo imposible por la rapidez de entrada del agua, a último momento di la orden de abandonar el barco, pero antes de evacuar presiones en el radio HF la tecla de emergencia."(...)* (Cursiva fuera de texto)

### 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 San Andrés

para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En lo referente a los elementos probatorios que discurren en el caso objeto de estudio, el despacho observa la ejecución sistemática y legítima de los principios constitutivos de las pruebas, toda vez que llevaron consigo el convencimiento necesario a fin de esclarecer el contexto factico que envistió la situación, máxime que dan cuenta de la pertinencia, conducencia y utilidad de cada una de ellas, así como el cumplimiento de las etapas en las cuales fueron presentadas, decretadas, practicadas y valoradas por la autoridad competente y los sujetos procesales inmersos en la investigación.

Sobre el particular, valga tener de presente las concepciones doctrinales de índole probatorias, menesteres al asunto *sub examine*, según Devis Echandía:

*"Las pruebas, son el conjunto de reglas que regulan la admisión, producción, atención y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la Convicción o el Convencimiento sobre los hechos del proceso".*

*"La Utilidad de la Prueba significa que debe ser útil desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio, ser necesaria o por lo menos conveniente para ayudar a obtener la convicción del juez respecto a los hechos (...)"*.

*"La Conducencia es aquel requisito que permite que la prueba conduzca o guíe a la búsqueda de la verdad y a la existencia o no de un hecho (...)"*.

*"La Pertinencia de la prueba es también denominada la relevancia de la prueba. Es aquella que contempla la relación que el hecho por probar puede tener con el litigio"<sup>1</sup>. (Cursivas fuera de texto)*

Respecto de lo que se considera accidentes o 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:*

<sup>1</sup> DEVIS ECHANDÍA HERNANDO, 2012, *Teoría General de la Prueba Judicial*, tomo I, (6 ed.) Bogotá, Colombia. Editorial Díké.

- "(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 forzada  
(F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y  
(G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"*  
(Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Doctrinariamente<sup>2</sup> el naufragio ha sido definido como:

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

Así mismo, se ha precisado su definición<sup>3</sup> así:

*"(...) buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro".* (Cursiva fuera de texto).

Expuesto lo suscrito, el Despacho procede a estudiar los elementos que dieron lugar al siniestro de naufragio.

De acuerdo a lo declarado por el Capitán de la motonave "WISE II" en la audiencia celebrada el día 18 de julio de 2010, éste manifestó:

*(...) "Por la ruptura del mofle que desemboca al espejo de la embarcación. (...) es aproximadamente de seis (6) pulgadas y por la presión del agua fue imposible arreglar el daño. (...)".* (Cursiva fuera de texto)

Al preguntarle al Capitán de la motonave, si la embarcación contaba con 03 bombas de achique *¿porque cree que no fue suficiente para evitar que la embarcación naufragara?*, este respondió:

*"Por el peso del combustible diésel marino, el hielo y demás pesos como tanque de agua y provisiones".* (Cursivas fuera de texto)

Respecto del estado de general de la embarcación, este manifestó:

<sup>2</sup>FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

<sup>3</sup> MONTIEL, Luis Beltrán. "Curso de derecho de la navegación", Edición 7, Editorial Astrea, 1994.

*"Se encontraba en correcto estado de operatividad, resaltando que nunca hubo problemas de maquinaria ya que la maquina se encontraba con overjol reciente". (SIC)*  
(Cursivas fuera de texto)

Al preguntarle al Capitán de la embarcación si tenía algo más que agregar, este informó:

*"Yo como Capitán de la embarcación "WISE II" y mis tripulantes hicieron todo lo posible para que la embarcación no zozobrara". (Cursivas fuera de texto)*

De la declaración rendida por el señor ORNULDO RODOLFO WALTERS DAWKINS, como tripulante de la embarcación "WISE II" para el día de los hechos al preguntarle, *¿cree usted que el maquinista tiene responsabilidad en los hechos ocurridos y porque?*, este manifestó lo siguiente:

*"(...) yo creo que si, por que el maquinista tiene que estar pendiente del cuarto de máquinas." (Cursiva fuera de texto)*

El día 16 de junio de 2010, -según los hechos constitutivos de la investigación - la motonave "WISE II", cuando esta se estaba desplazando hacia los cayos del norte serrana con la intención de hacer faena de pesca, se inició el hundimiento de la embarcación, lo que posteriormente configuró el siniestro marítimo de naufragio.

El fallador de primera instancia, declaró que el siniestro marítimo de naufragio ocurrió con responsabilidad del Capitán de la motonave "WISE II", toda vez que según consta en el expediente y en las declaraciones rendidas dentro de la etapa de investigación, tenemos que la causa del naufragio de la embarcación obedeció según lo informado por el Capitán DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR a que *"el mofle se había partido y el cuarto de máquinas empezó a inundarse, intentamos arreglar la avería siendo imposible por la rapidez del agua (...)"*, así bien, el daño sufrido no fue posible repararlo por lo que el Capitán tomo la decisión de evacuar la tripulación y resguardarse en el bote auxiliar.

La embarcación para la fecha de los hechos contaba con los certificados de seguridad vigentes, estos acreditaban que la motonave se encontraba en condiciones de navegar como consta en los Certificados de inspección, los cuales habían sido emitidos el día 20 de abril de 2010. ( folios 3 al 14)

Teniendo en cuenta que no fue posible contar con una inspección o dictamen pericial, toda vez la imposibilidad de hacerlo, este Despacho interpreta que la causa precursora del siniestro de naufragio según las declaraciones obrantes en el expediente, se dio como resultado del ingreso de gran cantidad de agua al cuarto de máquinas, al momento de intentar evacuar el agua las bombas de achique no fueron suficientes para extraerla. Al darse esta situación, el Capitán de la motonave decidió intento sellar la entrada de agua, sin embargo, a ver que esto no era posible dio la orden a la tripulación de evacuar la embarcación "WISE II" a la lancha salvavidas.

El Código de Comercio en el artículo 1501, hace referencia a las funciones y obligaciones del Capitán en los siguientes términos;

*"Son funciones y obligaciones del Capitán:*

*1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (...)" (Cursivas y negrillas fuera de texto)*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40, numeral 7° del Decreto 1597 de 1988, el Capitán tenía la obligación de:

*(...) "7. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada." (...) (Cursivas y negrillas fuera de texto)*

Teniendo en cuenta lo anterior, éste Despacho considera que existe responsabilidad del Capitán de la motonave "WISE II", toda vez que este no designó dentro de su tripulación una persona que tuviese los conocimientos y habilidades necesarias para desempeñar el cargo de maquinista, además se puede determinar que la tripulación no contaba con el entrenamiento necesario para atender una situación como la que se les presentó.

Este Despacho confirma que la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio sucedió con responsabilidad del Capitán de la motonave.

Al realizar el análisis sobre la posible violación a las normas de Marina Mercante se verifica que no hubo infracción alguna por parte del Capitán de la motonave en el siniestro marítimo, razón por lo cual no procede la imposición de una sanción.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1° °.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

**ARTICULO 2°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Providencia el contenido del presente fallo al señor DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR, identificado con cedula de ciudadanía No. 18.002.020, en su calidad de Capitán de la motonave "WISE II", 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 Providencia, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

16.

**ARTÍCULO 4º REMITIR** al Capitán de Puerto de Providencia Isla para que una vez quede en firme el presente fallo, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

- 2 DIC 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo