

200

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 11012016001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 2 de diciembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "GENAZARETH" de bandera Colombiana, con número de matrícula MC-01-0568 y "MR GUA" con número de matrícula CP-01-2783-B, ocurrido el 14 de enero de 2016, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante protesta suscrita el 15 de enero de 2016, por parte del señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA Capitán de la motonave "GENAZARETH", el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las naves "GENAZARETH" de matrícula MC-01-0568 0568 y "MR GUA" con número de matrícula CP-01-2783-B, el día 14 de enero de 2016, razón por la cual 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 Buenaventura el día 2 de diciembre de 2016 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "GENAZARETH" y "MR GUA", al señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA, en calidad de Capitán de la nave "GENAZARETH".  
  
Así mismo, declaró al señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA en condición de Capitán de la nave "GENAZARETH" responsable por violación de normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción un llamado de atención, exhortando a que se vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió 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.

## ANÁLISIS TÉCNICO

El señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, en calidad de Perito Naval de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, en informe presentado el 11 de marzo de 2016, (folios 129 al 150), expuso lo siguiente:

"(...)

### 3. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO:

*"Teniendo en cuenta las declaraciones presentadas por el personal involucrado, las causas posibles que dieron origen al siniestro se debieron a que durante la maniobra de zarpe de la motonave "GENAZARETH", una vez terminada la inspección rutinaria por parte del personal de Guardacostas, al momento de iniciar su desplazamiento no se percató de la cercanía de la motonave "MR GUA"; que en ese momento recibía a bordo el personal de guardacostas; por lo tanto se encontraba al garete a merced de corriente y viento, y no alcanzo a dejar por su costado de babor a la motonave "MR GUA", y cuando trato de dar marcha atrás, ante la inminencia del abordaje, la guaya del remoto se trabo, (esta información fue suministrada por personal de la motonave "GENAZARETH", lo que les impidió evitar el siniestro."*

(...)

### 7. DAÑOS Y AVALUOS DE LOS MISMOS

*La Motonave "GENAZARETH" no presentó ningún tipo de daños, y se pudo constatar durante la inspección realizada por el suscrito a la embarcación, en instalaciones del muelle La Hielera en el sector de La Palera, el día 25 de enero/16, ya que el contacto con la motonave "GENAZARETH" fue con el ancla, que se encuentra ubicada en la proa. Solo presentaba leves rayones en la pintura del sector de la amura de babor.*

*La motonave "MR GUA", presenta daños tales como:*

- *Daños en las barandas del pasillo superior de estribor.*
- *Daños al mamparo del baño.*
- *Daños a los mamparos de los camarotes del costado de estribor cubierta 01.*

701

*Reparación barandas metálicas cubierta superior*

- *Mano de obra*..... \$700.000
- *Material (tubos metálicos)*..... \$800.000

*Trabajos de madera y fibra de vidrio en mamparos de baño y camarotes cubierta superior costado de estribor*

- *Mano de obra*..... \$5.000.000
- *Material (Madera- fibra vidrio)* ..... \$5.000.000

(...)

CONSIDERACIONES ESPECIALES

*“La navegación en canales exige al navegante rapidez en las decisiones, exactitud y conocimiento. Por lo mismo es indispensable el conocer el comportamiento del buque en aquellos lugares que representan una limitación para la maniobra, como también sus características evolutivas. En general la navegación por canales demanda el celo y profesionalismo de quienes están a cargo de la conducción de la embarcación, previendo en ello todos los aspectos técnicos, teóricos, en especial la experiencia, haciendo uso de todos los medios y datos disponibles para llevar una derrota segura en estas zonas.*

*Algunos aspectos a considerar son los siguientes:*

- *Verificar funcionamiento del timón y maquina*
- *Navegar a velocidad adecuada en aguas de poca profundidad o restringidas*
- *Emplear el radar como ayuda a la navegación*
- *Vigilancia constante al exterior*
- *Hacer uso de la ecosonda*
- *Aplicar el reglamento internacional para prevenir los abordajes*

*Si bien el Sr. ISAAC CUERO MINOTA, Capitán de la motonave "GENAZARETH, manifiesta tener una experiencia de 10 años como capitán de buques de Cabotaje, era el primer viaje que efectuaba como Capitán a bordo de la nave "GENAZARETH", lo que nos permite deducir que no estaba familiarizado con el comportamiento del buque, respuesta de las máquinas y otros aspectos que solo se conocen con la continua operación de los equipos.*

(...)

CONCLUSIONES

*Teniendo en cuenta las declaraciones presentadas en Audiencia pública realizada el día 27 de Enero de 2016, por los Capitanes de las motonaves "GENAZARETH" y "MR GUA", y declaraciones de campo recogidas con el personal de las tripulaciones y otros testigos, además de conocer las condiciones meteorológicas al momento del siniestro, me permito considerar:*

*En mi concepto que el Siniestro Marítimo - Abordaje, presentado entre las motonaves "GENAZARETH" y "MR GUA", ocurrido el día jueves 14 de Enero de 2016 hacia las 19:00 horas, se debió a la falta de vigilancia durante la maniobra de zarpe desde el área de revisión por parte de Guardacostas, de la motonave "GENAZARETH", la cual durante su recorrido en ningún momento se percató de la presencia en su curso a seguir, de la motonave "MR GUA", que se encontraba en proceso de recibir abordaje al personal de Guardacostas para la visita rutinaria.*

*Esta falta de vigilancia, además que al momento del inminente abordaje, se presentaron problemas con el engranaje de la máquina que no permitió dar marcha atrás, permitieron se llevara a cabo el siniestro. Es de tener en cuenta además, que si bien la responsabilidad en el siniestro recae en el Capitán de la motonave "GENAZARETH", el personal a bordo de la motonave "MR GUA", tampoco cumplían con su función de ejercer vigilancia en su entorno, ya que al estar al garete, una motonave debe tener las mismas precauciones de seguridad para la prevención de abordajes que una navegando, y al estar en la maniobra de recibir a bordo al personal de Guardacostas para la revisión rutinaria, descuidaron por completo esta labor, desconociendo que la marea, corrientes y vientos desplazaban su motonave y la colocaron en el curso de la motonave "GENAZARETH" (...)* (Cursiva y subrayado fuera del 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 Buenaventura 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 Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. 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)

2. De la revisión de la decisión de primera instancia, se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA, en calidad de Capitán de la nave "GENAZARETH", debido a que no actuó con diligencia al no tomar las medidas de seguridad pertinentes.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

- Declaración del señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA, en calidad de Capitán de la nave "GENAZARETH" el día 27 de enero de 2016, de la cual se extrae lo siguiente:

"(...)

*Después de la inspección de Guardacostas en agua dulce nos quedamos en stand by esperando la orden de zarpar hacia el destino, por efectos de corrientes, vientos y remolinos que hay aquí en la bahía nos aproximamos a la motonave MR GUA y golpeamos la parte estribor de ellos, sufriendo ellos como avería un pequeño daño en barandas y un baño, eso fue todo, al igual ya se le repararon, ya se hizo una conciliación con ellos, nosotros procedimos a dar marcha atrás y hacer ajustes de las guayas del embriague de la motonave no pudimos zarpar por que el Capitán ordenó retomar a puerto para hacer la verificación del respectivo embriague. Luego se reparó en el muelle y el perito verificó y al día siguiente zarpamos. (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)*

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje entre las naves "GENAZARETH" y "MR GUA" el día 14 de enero de 2016, producto de la falta de precaución por parte del Capitán de la primera nave mencionada, y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, 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 ejecución del riesgo creado por el agente responsable 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.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

<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

Respecto a las condiciones del tiempo en el momento de los hechos, el Despacho evidenció lo siguiente:

- Informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (folio 97 al 98), presentado el 29 de enero de 2016, en el cual se extrae lo siguiente:  
“(...)  
*La velocidad del viento registrada en Buenaventura a las 19:00R del día 14/enero/2016, fue de 2,07 m/s*” (...) (Cursiva fuera del texto)
- Declaración del señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA en calidad de Capitán de la nave “GENAZARETH” el día 27 de enero de 2016, de la cual se extrae lo siguiente:

“(...)  
“PREGUNTADO: *Sírvase manifestar al Despacho cómo eran las condiciones de visibilidad para el día de los hechos. CONTESTO: Normales, no había lluvia ni tempestad ni nada.*” (...) (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por lo anterior se permite evidenciar que, no se presentó alguno de los elementos exonerativos de responsabilidad razón por la cual se procederá a confirmar este punto en la resolutive del presente proveído

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que según el informe pericial rendido por el señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ allegado al expediente el día 8 de abril de 2016, los daños fueron tasados en una cuantía menor, adicionalmente las partes transaron el pago de los mismos ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, se allegó acta del 26 de enero de 2016 (folio 96) mediante la cual los señores LIBRADO SINAR ESTUPIÑAN, Propietario de la nave “GENAZARETH”, ISAAC CUERO MINOTA, Capitán de la nave “GENAZARETH”, WILSON SANCHEZ SILVA, Propietario de la nave “MR GUA” Y LEON SEIDEL VALENCIA ANGULO, Capitán de la nave “MR GUA”, señalan que decidieron transar el pago de los daños acaecidos por el siniestro marítimo de abordaje de las citadas naves.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la nave “GENAZARETH”, trasgredió las siguientes normas:

- Regla No 5 del Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972: vigilancia.

Teniendo en cuenta que, es obligación del Capitán al momento de hacer la maniobra garantizar que haya buenas condiciones de visibilidad antes de la ejecución de la misma.

- Numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015: 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 este 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.

Lo anterior, se deriva de las atribuciones y responsabilidades que tiene el Capitán por ser el jefe superior del gobierno y dirección de la nave, y ser en directamente encargado en garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

En consecuencia, el Despacho evidencio que el siniestro sucedió por la omisión del señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA en calidad de Capitán de la nave "GENAZARETH", al deber objetivo de cuidado colocando en riesgo a los pasajeros que se encontraban a bordo de la citada nave y de "MR GUA", por lo que se procederá a modificar la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En virtud de lo anterior, la multa quedará en un (1) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos m/cte (\$689.454.), conforme al salario mínimo legal mensual vigente a la fecha del fallo de primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la decisión de primera instancia del 2 de diciembre de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

*"IMPONER a título de sanción al señor ISAAC GONZALO CUERO MINOTA, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.506.777 de Buenaventura, en condición de Capitán de la motonave "GENAZARETH", multa correspondiente a un (1) salario mínimo mensual legal vigente, suma equivalente a seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos m/cte (\$689.454.), pagadero de forma solidaria con el señor LIBRADO SINAR ESTUPIÑAN identificado con cedula de ciudadanía No. 6.160.277 de Buenaventura en calidad de Propietario de la citada nave, suma que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."*

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 2 de diciembre de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

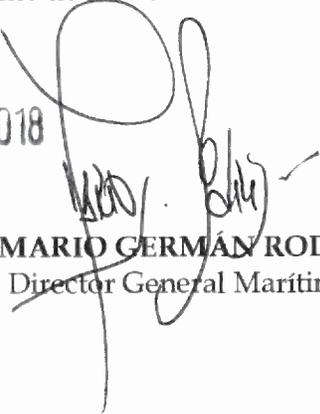
**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión los señores LIBRADO SINAR ESTUPIÑAN, Propietario de la nave "GENAZARETH", ISAAC CUERO MINOTA, Capitán de la nave "GENAZARETH", WILSON SANCHEZ SILVA, Propietario de la nave "MR GUA" Y LEON SEIDEL VALENCIA ANGULO, Capitán de la nave "MR GUA" 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

28 SEP 2018

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