

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 3 de marzo de 2026

Referencia: 14012022004

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados por las partes procesales debidamente representadas por sus apoderados, en contra de la sentencia de primera instancia del 26 de junio de 2023 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional No. 14012022004 adelantada por siniestro marítimo de abordaje ocasionado entre las motonaves LA DORADO I y LA BOOGGIE, ambas de registro nacional, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04 mediante auto de 14 de junio de 2022 decretó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo entre las motonaves LA DORADO I y LA BOOGGIE a la luz del debido proceso y ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes dentro de la investigación para el esclarecimiento de los hechos, posterior a ello se realizó primera audiencia de la que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Practicadas las pruebas y concluida la audiencia inicial, se corrió traslado para alegar de conclusión. Fenecido el termino, los intervinientes presentaron sus respectivas alegaciones, dando lugar al Despacho a proferir fallo de primera instancia.
3. El 26 de junio de 2023 la Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04 resolvió abstenerse de declarar responsable al señor **Alfonso Martínez Mantilla** en calidad de capitán, y al señor **Joaquín José Travesedo Padilla** en su calidad de armador de la nave LA DORADO I por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves LA DORADO I y LA BOOGGIE ocurrido el 31 de julio de 2021. Así mismo, se abstuvo de fijar un avalúo de los daños que se ocasionaron en virtud del siniestro marítimo.
4. Frente a la decisión, el apoderado de los señores Mónica Samira Roa Leyva propietaria y armadora de la M/N LA BOGGIE y el señor Cesar Bustamante Suarez como capitán de la misma nave, presentó recurso de apelación en contra de la decisión de 26 de junio de 2023 mediante correo electrónico de 15 de agosto de 2023, el cual fue concedido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta- CP04, mediante auto de 04 de octubre de 2023.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De lo argumentado por el apoderado de los señores Mónica Samira Roa Leyva y el señor Cesar Bustamante Suarez, a su juicio, se extraen como relevantes los siguientes acápites:

(...)

Atendiendo esta normativa aplicable a la gente de mar y en específico al Capitán y/o Patrones de Yate, resulta incuestionable que el Capitán EN TODO MOMENTO Y CIRCUNSTANCIA, ES RESPONSABLE DIRECTO POR LA SEGURIDAD DE LA NAVE; eximirlo de responsabilidad porque la embarcación no se hizo a la mar en días anteriores al siniestro es desconocer la naturaleza misma de la figura del Capitán, quien siempre y en todo momento deberá verificar las condiciones de tiempo y del mar para la navegación, situación que no se relega por no realizar un zarpe, puesto que siempre que la embarcación se encuentre atracada en Puerto Marítimo será deber de su Capitán adoptar las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras, en los diferentes estados de carga y marea.

Ahora bien, sobre el mal amarre de los cabos de la nave LA DORADO I de bandera colombiana, el Despacho, también de forma errada y sin considerar que el Perito verificó el estado de los amarres el día del dictamen y no el día del siniestro, esto es, un año y medio después, destaca que la embarcación contaba con sus tres (3) cabos de amarre para el atraque en buen estado y uso, sin tener en cuenta los demás medios probatorios documentales y testimonial (del único testigo directo de los hechos), que dan cuenta que efectivamente a la embarcación la Dorado 1 el día del siniestro se le soltaron los cabos y se determinó como la causa del siniestro de abordaje; es más, contradice la propia argumentación del fallo cuando en líneas anteriores otorgó plena credibilidad al único testigo quien de manera diáfana señaló en su declaración que él mismo tuvo que amarrar la embarcación la Dorado 1 al muelle al haberla encontrado suelta y golpeando con su ancla la amura de babor de la embarcación BOOGGIE.

Entonces, contrario a la decisión de la sentencia apelada, en este caso no se configuraron los elementos de la fuerza mayor o el caso fortuito para eximir la responsabilidad del propietario, armador o capitán de la Dorado I.

Tal y como se reconoce en el fallo apelado, era previsible que por el mal tiempo o alteración de las condiciones meteomarinas, así como el constante movimiento del mar, se soltaran o rompieran los amarres de los cabos, situación de más previsible para cualquier gente del mar, quienes de antemano saben las posibles consecuencias de la soltura de un cabo en puerto, pues a través de este es que se mantiene segura la embarcación, previendo que no se causen daños a la nave o a terceros.

Igualmente, es posible señalar que tampoco se configuró el elemento de irresistibilidad reseñado por la jurisprudencia y doctrina, puesto que precisamente para la gente de mar es conocido que el movimiento constante de una embarcación que se encuentra atracada en puerto puede hacer que los cabos se suelten.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio: https://www.mmp.gov.co/verificador de documentos electrónicos. Identificador: qPOQ WBDW qVLT PJEW YO1z oxHQ AgE=

Se reitera que de acuerdo a lo demostrado en el proceso, tal y como se advierte en la sentencia apelada, las condiciones meteorológicas para la fecha del siniestro fueron difundidas por las autoridades y por la misma Marina de Santa Marta; al respecto, se destaca que la CIOH hace los pronósticos del tiempo y estos son difundidos por la autoridad (Capitanía de Puerto); asimismo, se advierte que el Perito en su dictamen pericial estableció como posible causa del siniestro las condiciones meteomarin.

Asimismo, se insiste que en tratándose de responsabilidad objetiva por actividades peligrosas la única forma de eximirse responsabilidad es demostrando una causa extraña, que en el caso de marras no se configuró por cuanto el mal tiempo (fuertes vientos) eran conocidos por toda la gente de mar y es exigible que el Capitán de una embarcación atracada en puerto esté enterado de las situaciones que puedan afectar la seguridad de la embarcación.

Finalmente, desenlaza el recurso con la siguiente petición única:

- I. *Demostrado entonces los elementos de la responsabilidad civil en el asunto, solicito respetuosamente se revoque la sentencia apelada y en su lugar se condene al propietario, armador y/o capitán a resarcir los daños causados a la embarcación BOOGGIE, los cuales fueron evaluados en debida forma por el dictamen pericial presentado en el proceso y que no fuera objetado por la contraparte, motivo por el cual **solicito se condene a pagar las sumas establecidas por el Perito en la audiencia de dictamen pericial, la cual corresponde a la cotización de servicios de reparación del astillero de la Marina Internacional de Santa Marta del 23 de mayo de 2023.***

(Negrilla y cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

Habiendo citado los argumentos expuestos en el recurso presentado por el apoderado de las partes, se observa que el escrito fue allegado dentro del término legal, así las cosas, procede el Despacho a pronunciarse de la siguiente manera:


i. De los siniestros marítimos.

Respecto de siniestros marítimos, la Organización Marítima Internacional - OMI, en referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros, ha presentado definiciones que han sido acogidas por la legislación colombiana.

Sea del caso indicar que mediante la Ley 8 de 1980 se aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar el cual ha sido incorporado mediante Resolución 0603 de 30 de septiembre 2020 al Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC parte 4 las definiciones de las “Actividades marítimas” atendiendo los siniestros así:

El siniestro es el evento en el que se da como resultado:

- 1) *La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*

- 
- Identificador: qPOQ WBDW qVLT PJEW YO1z oxHQ AgE=
- 2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
 - 3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
 - 4) Daños materiales graves sufridos por un buque; o
 - 5) La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
 - 6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
 - 7) Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Expuesto lo anterior, se pasa a definir de la competencia así:

ii. De la competencia del Director General Marítimo

En descenso al caso concreto sea oportuno señalar, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de acuerdo con lo reglado en los artículos 26 y 27 del Decreto 2324 de 1984.

ARTÍCULO 26. *Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, 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.

ARTÍCULO 27. *Competencia. Para la investigación y fallo de áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2º del presente Decreto, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo y Portuario en Segunda.*

Así mismo, en su artículo 35 del mismo Decreto se reafirma la competencia que inicia en la respectiva Capitanía de Puerto para conocer de los accidentes o siniestros que se presenten dentro de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 35. *Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación*

de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitania de puerto.

(negritas y resaltado fuera de texto original)

iii. De los siniestros marítimo en ejercicio de la navegación.

Para el Despacho es sumamente importante aterrizar los conceptos, por tal razón se pasará a exponer dentro del asunto; primeramente, el concepto de siniestro, que según la Real Academia Española se define así:

Suceso catastrófico, como un incendio, naufragio o choque, que ocasiona muertes o daños o pérdidas importantes.

En el contexto que nos atañe, se tiene que un abordaje es definido como el acercamiento de un barco a otro hasta chocarlo¹ y es causado por las operaciones de un buque o en relación con ellas.

Seguidamente, se entiende por navegación marítima según el reglamento marítimo colombiano como la que se realiza fuera de aguas protegidas y abarca los viajes próximos y no próximos a la costa. Existe la navegación costera que se efectúa hasta una distancia máxima de 25 millas náuticas de la línea de costa, en la cual la posición de la nave se determina tomando puntos de referencia sobre la misma y la navegación de altura u oceánica que se efectúa a distancias superiores a 25 millas náuticas de la línea de costa, en la cual la posición de la nave solamente puede determinarse por observación astronómica o ayudas satelitales.

Habiendo precisado lo anterior, se procede a hacer claridad sobre los riesgos de la navegación, según la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de los siniestros marítimos, y como se describió en líneas anteriores, los siniestros marítimos son aquellos causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas.

Así mismo, la OMI ha definido que las operaciones del buque abarcan todas las actividades técnicas, de seguridad, carga y navegaciones reguladas para garantizar un transporte marítimo seguro, eficiente y sostenible.

Por cuanto se colige, que no todo siniestro, puede catalogarse como siniestro marítimo en tanto no se encuentre directamente relacionado con la operación de la navegación de una motonave o artefacto naval, pues cualquier actividad, accidente o suceso que se perciba por esta, no puede determinarse siniestro marítimo, pero, sobre todo, ser competencia de esta Autoridad.

iv. Conclusiones.

Hechas las precisiones de rigor en líneas previas, se pasa a discurrir del recurso interpuesto los señores Mónica Samira Roa Leyva propietaria y armadora de la M/N LA BOGGIE y el señor Cesar Bustamante Suarez como capitán de la misma nave por interpuesto apoderado.

¹ <https://www.dimar.mil.co/glosario>

Se resalta que frente a la responsabilidad del Capitán se tiene que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues, sobrelleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una actividad que debe ser ejecutada con cierta experticia y conocimiento por el hombre.

De lo anterior, se destaca de los hechos que ocasionaron los daños a la M/N LA BOGGIE estos no se dieron propiamente ejecutando la actividad de la navegación, pues fueron sorteados en condiciones de modo tiempo y lugar dentro de uno de los muelles de la Marina Internacional de Santa Marta. Por lo tanto, no se erige como un evento que pueda definirse bajo la competencia y/o el alcance de la facultad jurisdiccional para investigar y fallar sobre siniestros marítimos otorgada por el Decreto 2324 de 1984, relacionada directamente con la explotación económica y comercial de la nave y de los riesgos inherentes a la navegación.

Se describe lo propio, en tanto que la responsabilidad de los siniestros que cobija la competencia de la Dirección General Marítima, son los que ocurren durante la expedición y que afectan la seguridad del buque, la carga o su tripulación, circunstancia que aquí, no se presentó, como pasa a detallarse:

Resaltando nuevamente las condiciones de las M/N LA DORADO I y LA BOOGGIE, de un lado se allegó dentro de la etapa probatoria el testimonio del señor DANIELO MENDOZA quien a grandes rasgos menciona un levantamiento en los cabos de amarre el día de los hechos; y del otro, reposa la práctica del dictamen pericial del 15 de marzo de 2023, presentado ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta por el perito JUAN DAVID BENAVIDES quien expuso que los amarres se encontraban en buen estado y uso.

En este punto, más allá de las objeciones del alcance de la prueba testimonial y de si el dictamen ocurrió en un lapso superior a la data de los daños -pruebas que se atienden desde la sana crítica-, lo cierto es que, el aspecto más relevante que emerge para este Despacho o la resulta indiscutible de mayor importancia es que **ambas motonaves se encontraban, atracadas, sin tripulación y con sus máquinas apagadas.**

Ello traduce que no se ejercía la actividad de la navegación al momento de los hechos, lo que desenlaza inequívocamente en que este asunto escapa de la competencia atribuida por el ordenamiento legal para determinar la responsabilidad del capitán y del armador de la M/N LA DORADO I.

Finalmente, se encuentra necesario aclarar que es improcedente declarar la existencia del siniestro, ya que de acuerdo con el artículo 48 del Decreto 2324 de 1984, a la Autoridad Marítima le corresponde pronunciarse sobre la responsabilidad de los agentes que con su conducta ocasionaron el siniestro, así como determinar el avalúo de daños derivados de mismo, por lo que se revocará el fallo proferido el 26 de junio de 2023 por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Aclarado lo anterior, no se entiende otro juicio que la denegatoria de la pretensión por los argumentos expuestos en esta providencia.

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

