

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**  
 Bogotá, D.C., ~~21~~ AGO 2011

---

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 25 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de la motonave "AQUALAND UNO", ocurrido el 25 de agosto de 2000, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta presentada por el señor JOAQUÍN WEBSTER ORDOÑEZ, capitán de la motonave "AQUALAND UNO", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del siniestro marítimo de la misma cuando se encontraba realizando faena de pesca en aguas internacionales, siendo arrastrada presuntamente por la nave "SINGAPUR SPLIT" y quedando a la deriva sin gobierno por más de 13 días.
2. Por lo anterior, 28 de septiembre de 2000 el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de naufragio, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 25 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró como responsables del siniestro marítimo al capitán, tripulación y armador de la motonave "AQUALAND UNO".
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA**

**JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, vigente para la fecha del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

**PRUEBAS**

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 176 a 180 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el 25 de agosto de 2008 el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, declarando en el artículo 1º que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "AQUALAND UNO" del 25 de agosto de 2000, ocurrió con responsabilidad del capitán de la nave, la tripulación y su propietario y/o armador.

En el artículo 2º del mencionado fallo, impuso sanción pecuniaria de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes al capitán de la nave por violación a las normas de la Marina Mercante, pagadera solidariamente con la propietaria de la misma.

En el artículo 3º estableció el avalúo de los daños en cinco millones (\$ 5.000.000) de pesos m/cte.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)."* (Cursiva y negrilla fuera del texto).

*CMZ*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

Además, dentro del procedimiento para investigaciones de accidentes o siniestros marítimos, establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 48 se dispone que:

*"CONTENIDO DE LOS FALLOS: Los fallos serán motivados, debiéndose hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violación a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas."* (Cursiva fuera del texto).

#### CASO CONCRETO

Con fundamento al acervo probatorio recaudado en la presente investigación, el día 25 de agosto de 2000, en horas de la tarde, ocurrió el siniestro de la motonave "AQUALAND UNO" cuando se encontraba en faena de pesca en aguas internacionales.

Del acta de protesta presentada por el señor JOAQUÍN WEBSTER ORDÓÑEZ, capitán de la nave, se puede extraer lo siguiente:

*"(...) Estando en faena de pesca, y con nuestro palambres (sic) tiburonero con bollas y palambre (sic) superficies y trasmallos tiburonero armados en el mar, el día 25 de agosto/2000 a las 3:00 p.m., de lejos y en nuestra misma dirección se divisó que se acerba un barco mercante y a pesar de habernos visto la tripulación y haber aminorado la marcha porque les hacíamos señales que se abrieran y por saber que habían bollas de pesca en el mar, luego subieron la velocidad y fuimos arroyados por la embarcación extranjera y arrastraron nuestros equipos de pesca y como estaban amarrados a la embarcación nuestra, los amarres y Nylon partieron una para de uno de los dos motores de 200 caballos, marca Yamaha, los amarres reventaron la cabrilla y quedamos sin dirección y sin timón y como las hélices del barco mercante extranjero partieron los equipos de pesca, luego ser arrastrados por el buque unos 200 Mts, fuimos abandonados por dicha nave extranjera y permanecimos a la deriva por 13 días y noches, hasta el día 8 de Septiembre del 2000 que fuimos rescatados por el Vapor "Río Yaruni" de la bandera Panameña, y entregados al guardacostas Colombiano y éste a las autoridades aquí en Barranquilla(Puerto Marítimo) (...) El vapor "Singapur Split" fue la que nos causó estos daños y echaron a perder nuestros equipos de pesca, la producción que habíamos pescado y la embarcación "AQUALAND UNO", hoy "La*

*La*

*Peraltosa", y todos nosotros los 5 tripulantes estuvimos abandonados y cerca de la muerte y hoy estamos enfermos e incapacitados, porque tenemos fuertes dolores de cabeza, estamos deshidratados, padecemos de delirios, y algunos como el suscrito tenemos fuertes cólicos estomacales.*

*(...) Pido al señor Capitán de Puerto, abrir la correspondiente investigación y ordenar la captura e inmovilización internacional de la Mn (sic) "Singapur Split" en el lugar donde se encuentra, con el pedimento de que sean declarados responsables de los daños y perjuicios que nos han causado y se nos paguen estos daños y perjuicios y el lucro cesante y daños emergentes debidamente indexados". (Cursiva fuera del texto).*

En audiencia del 09 de noviembre de 2000, el capitán indicó:

*"(...) Nosotros salimos el día 11 de agosto de 2000 de acá de Santa Marta, del lado de Taganga de allí la última escala la hicimos en Cabo de la Vela para tomar los equipos de pesca (trasmallos) que estaban en tierra, de ahí salimos el día 13 a faena de pesca hacia Punta Espada, ahí pescamos 3 días, de allí salimos hacia los monjes (entre Colombia y Venezuela) y allí hicimos el resto de pesca durante 12 días, por todo teníamos 13 días de pesca. El día 25 de agosto de 2000 siendo la 13:00 horas divisamos a la motonave SINGAPUR SPLIT que traía un rumbo de 2.10, estando nosotros con los boyarines en icopor, que es la señalización de nosotros cuando estamos en faena de pesca, nosotros divisamos a la 13:00 y a las 15:00 ya estaba encima de nosotros, bajo maquinas al hacerle señales con los baldes, carpas para que no nos viniera encima, ahí bajo maquinas de nuevo, la puso más mínima la maquina y salió una persona del barco u nos miró fue al puente y le dieron velocidad al barco, nosotros teníamos en el agua unos palandros (sic) de 400 y 500 metros cada uno, allí fue el barco nos llevó los dos palandros (sic) y los palandros (sic) estaban sujetados de la bordera del barco, donde nosotros anduvimos como 200 metros y allí nos arranco una pata del motor causándonos el daño de nuestra embarcación y quedando a la deriva 15 días (...)". (Cursiva fuera del texto).*

Al ser preguntado si había solicitado zarpe a la autoridad marítima para faena de pesca, respondió:

*"(...) El INPA aquí en Santa Marta nos da la salida para 10 o 14 días no nos indica donde pescar" (Cursiva fuera del texto).*

De otra parte, la señora MARTHA LIBIA VILLADA BEDOYA, propietaria de la motonave, en audiencia del 06 de septiembre de 2001, resaltó respecto al uso de la nave:

*"(...) decidimos dársela al señor Roger Ayala, aproximadamente entre marzo y abril para trabajarla en pesca (...) El señor siguió su trabajo pero nos respondió muy pocas veces de acuerdo a lo prometido y cuando la lancha estuvo totalmente destrozada fue cuando decidimos quitársela, en el mes de marzo del 2001 y toco hacerle el arreglo por cuenta de nosotros" (Cursiva fuera del texto).*

El perito nombrado dentro de la investigación, FERNANDO PONCE AVENDAÑO, en su informe manifestó que el análisis del "presunto" siniestro tropezaría con la evidente

dificultad de no disponer del mínimo de evidencias comprobables que le dieran la debida claridad. Como conductas técnico-operativas del capitán de la nave indicó:

*"a) Aceptó o permitió, si no fue decisión a mutuo propio, operar la embarcación en una faena de pesca sin estar clasificada para tal.*

*b) Condujo a la embarcación hacia mar de altura a una distancia no compatible o en concordancia con el equipamiento de seguridad náutico certificado por la autoridad competente, poniendo en riesgo la vida humana en el mar, como de hecho sucedió.*

*c) No obtuvo zarpe para faena de pesca.*

*d) No advirtió al armador sobre los riesgos que conllevaba una faena de pesca como la actuada.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Por considerar que las pruebas obrantes en el expediente permitían determinar que el siniestro de naufragio de la motonave "AQUALAND UNO" se debió a la conducta del capitán, la tripulación y el armador, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 25 de agosto de 2008.

Al respecto, en aplicación del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente realizar el análisis.

En primer lugar, es necesario indicar que en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que debe realizarse con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes o posteriores al ejercicio de la operación. Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente hubiera actuado la que se toma en cuenta, sino la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que pone en peligro latente a la sociedad.

En estos casos, sobre el agente a cargo de la actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse, por fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de julio de 2005, reiteró:

*"(...) Es oportuno comenzar por precisar que, como de antaño lo tiene definido esta Corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades 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"* (Cursiva y subraya fuera de texto).

Sin embargo, con relación a los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, estos han sido señalados en repetidas ocasiones por la jurisprudencia de la Corte Suprema

de Justicia, como lo hiciera la Sala de Casación Civil en sentencia del 25 de octubre de 1999, expediente No. 5012, en la cual señaló:

*"Como desde antaño lo viene predicando la Corporación con apoyo en el tenor del artículo 2341 del C. Civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, a título extracontractual, se precisa de la concurrencia de tres elementos que la doctrina más tradicional identifica como "culpa, daño y relación de causalidad entre aquélla y éste". Condiciones estas que además de configurar el cuadro axiológico de la pretensión en comentario, definen el esquema de la carga probatoria del demandante, pues es a éste a quien le corresponde demostrar el menoscabo patrimonial o moral (daño) y que éste se originó en la conducta culpable de quien demanda, porque al fin y al cabo la responsabilidad se engasta en una relación jurídica entre dos sujetos: el autor del daño y quien lo padeció."* (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Respecto a la naturaleza del supuesto siniestro objeto de investigación, este Despacho trae a colación la definición de naufragio del reconocido autor de Derecho Marítimo, Francisco Fariña:

*"En conclusión, a pesar de las decisiones relativas a la variedad de casos particulares, dentro de la imprecisión del término naufragio, sólo debe entenderse en principio general 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."*<sup>1</sup> (Cursiva y subraya fuera del texto)

A su vez, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la Organización Marítima Internacional, Resolución A.849 (20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, establece en el numeral 4º como siniestro marítimo, entre otros, el evento que ha tenido como resultado "daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas."

Conforme a los elementos probatorios obrantes en el expediente, así como los anteriores fundamentos normativos, jurisprudenciales y doctrinales, esta Dirección General puede establecer las siguientes consideraciones:

1. El presunto siniestro marítimo objeto de estudio no corresponde a un naufragio, teniendo en cuenta que de acuerdo a los hechos expuestos, la motonave "AQUALAND UNO" no se destruyó, ni se hundió. De acuerdo a la protesta presentada por el capitán de la nave y posteriormente la declaración de su propietaria, se presentaron supuestamente unos daños a los motores y a la estructura de la misma, encuadrando en lo que el Código de la OMI denomina siniestro de "daños materiales graves causados por las operaciones de un buque", no obstante, como se señalará más adelante, no existe certeza de ello.
2. Es claro que la nave emprendió su salida del puerto de Santa Marta sin autorización de zarpe expedido por la autoridad marítima, poniendo en riesgo la seguridad de la

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

navegación y de la vida humana en el mar, toda vez que no estaba clasificada para realizar faena de pesca en aguas internacionales, así como el capitán y la tripulación no eran idóneos para ello.

3. Las declaraciones del capitán de la nave y el señor ENRIQUE REDONDO CAMPO, quien manifestó ser el armador, contienen múltiples inconsistencias, lo cual les resta credibilidad en la sustentación de los hechos, sumado a que la señora MARTHA LIBIA VILLADA BEDOYA, real propietaria de la motonave "AQUALAND UNO", señaló expresamente en audiencia que nunca autorizó las modificaciones que se realizaron, así como tampoco, las acciones desarrolladas a bordo de la misma.
4. El perito en su informe indicó que no había certeza acerca de las circunstancias de modo, tiempo y lugar del siniestro, e indicó que no existían pruebas de los daños aducidos por el capitán y armador de la nave, a su vez, no se realizó una inspección física a la nave.
5. En el presente caso, conforme al acerbo probatorio, no existe claridad respecto a la existencia de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual en el ejercicio de actividades peligrosas establecidos por la jurisprudencia colombiana. Es decir:
  - a) No hay certeza acerca de la culpa, toda vez que no se conocieron las circunstancias de modo tiempo y lugar de los hechos, no se pudo conocer la versión del capitán y de la tripulación de la otra motonave involucrada, como tampoco se allegaron otras pruebas que sustentaran lo afirmado en las actas de protestas, que como ya se mencionó, presentaron varias inconsistencias.
  - b) No hay certeza acerca del daño, teniendo en cuenta que el capitán y la persona que fungía como armador no allegaron al expediente prueba de las reparaciones realizadas a la motonave y no se realizó inspección de la misma. Así mismo, la propietaria manifestó que los arreglos tuvieron un costo aproximado de cinco millones (\$5.000.000) de pesos, no obstante no hay prueba de ello.
  - c) No existiendo ninguno de los anteriores elementos, tampoco se puede hablar de una relación de causalidad.

En consecuencia, teniendo en cuenta que del material probatorio obrante en el expediente no se pueden deducir suficientes elementos para endilgar responsabilidad en el presente siniestro, este Despacho se dispondrá a inhibirse de pronunciarse de fondo frente al siniestro objeto de consulta, siendo procedente revocar el artículo 1º del fallo de primera instancia, referente a la responsabilidad del siniestro marítimo, y el artículo 3º, en el cual se estableció el avalúo de los daños.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Frente a la ocurrencia de violaciones a normas de Marina Mercante, en aplicación del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, operó la caducidad de la facultad

sancionatoria de la autoridad administrativa, por lo tanto, este Despacho se dispondrá también a revocar el artículo 2º del fallo de primera instancia.

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

### RESUELVE

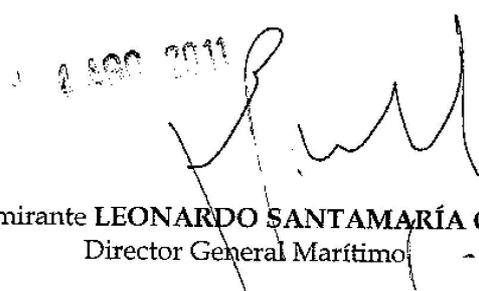
**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** en su integridad el fallo de primera instancia del 25 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a las consideraciones del presente fallo.

**ARTÍCULO 2º.- INHIBIRSE** de pronunciarse de fondo en la investigación por el presunto siniestro marítimo de la motonave "AQUALAND UNO" ocurrido el día 25 de agosto de 2000, y en consecuencia ordenar su archivo, de acuerdo a las consideraciones del presente fallo.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor JOAQUÍN WEBSTER ORDOÑEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.477.996 de Buenaventura, a la señora MARTHA VILLADA BEDOYA, identificada con cédula de ciudadanía No. 17.056.280 de Bogotá, en calidad de capitán y armadora de la nave, respectivamente, y demás interesados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

  
Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN  
Director General Marítimo