

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C., 7 FEB. 2011

Procede el Despacho a resolver en consulta, el fallo de primera instancia del 28 de diciembre de 2007 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños a las instalaciones de la sociedad portuaria de San Andrés ocasionados por la motonave "MARY MOON", ocurrido el 14 de mayo de 2005, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado por el señor RODOLFO GALLARDO HOOKER, gerente general de SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S. A., el 17 de mayo de 2005, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento del siniestro marítimo de daños a las instalaciones de la sociedad portuaria de San Andrés ocasionados por la motonave "MARY MOON", ocurrido el día 14 de mayo de 2005.
2. El 18 de mayo de 2005, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de daños a las instalaciones portuarias, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 28 de diciembre de 2007, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró como responsable del siniestro marítimo al señor DANNY FRANCIS SALAZAR, capitán de la nave.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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 San Andrés.

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 San Andrés, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 41 a 45 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el 28 de diciembre de 2007 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, declarando en el artículo 1º responsable al señor DANNY FRANCIS SALAZAR, capitán de la motonave "MARY MOON", por el siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias, ocurrido el 14 de mayo de 2005.

En el artículo 2º del mencionado fallo, se declaró como responsable por violación a las normas de la Marina Mercante al señor DANNY FRANCIS SALAZAR.

En el artículo 3º impuso a título de sanción al señor DANNY FRANCIS SALAZAR, un llamado de atención.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º del artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las 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 las 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 vio, 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 fuera del texto).*

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, el artículo 48 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 y subraya fuera del texto).*

#### CASO CONCRETO

Con fundamento en el acervo probatorio recaudado en la presente investigación, el 14 de mayo de 2005, la motonave "MARY MOON" colisionó con las instalaciones de la Sociedad Portuaria de San Andrés durante la maniobra de atraque que estaba realizando.

De acuerdo con el acta de protesta del 17 de mayo de 2005 y los documentos aportados en esta, se pudo establecer que la motonave "MARY MOON" se encontraba al mando del señor DANNY FRANCIS SALAZAR, quien en audiencia pública -folio 30 al 31-, expresó lo siguiente:

*"...eran como las 0700 de la mañana zarpamos al muelle del texaco para coger combustible, a las 0840 de la tarde (sic) atracamos otra vez al muelle departamental a la sociedad portuaria, atracando en un espacio reducido, venia contra la corriente en contra atracando al muelle me eche (sic) un poquito para atrás tocando con la popa del barco el muelle y se cayó un pedacito como de 25 cm del muelle.*

(...)

[La motonave realizó la maniobra a] "*... cero velocidad*". (Cursiva fuera de texto).

A su vez la señora OLGA DOLORES HENRY DE RUIZ, armadora de la motonave "MARY MOON", manifestó:

*"... la sociedad portuaria notificó que el barco MARY MOON colisionó con el muelle y el Capitán se comprometió a arreglar el daño, a estas alturas supongo que ya arregló el daño..."*. (Cursiva fuera de texto).

Mediante fallo proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, el 28 de diciembre de 2007, declaró responsable de la colisión de la motonave "MARY MOON", al señor DANNY FRANCIS SALAZAR, capitán de la misma.

Sin embargo, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro objeto de consulta.

La Resolución A. 849(20) aprobada el 27 de noviembre de 1997 por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se acogió el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, define el siniestro así:

*"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:*

*(...)*

*6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas"* (Cursiva fuera del texto).

Entre las actividades consideradas como peligrosas, se encuentra la navegación marítima, ya que la misma necesita en su desempeño el empleo de un medio calificado como riesgoso. En este sentido, el artículo 2356 del Código Civil establece la responsabilidad por actividades peligrosas en las cuales sólo se exige que sea imputable el daño.

Al respecto, no es la diligencia media la que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, de lo que se puede concluir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

En relación con lo anterior, se pronunció la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia S-012-99:

*"(...) la regla del artículo 2356 del código civil apareja una presunción de culpa en contra de quien causa perjuicios con ocasión de aquellas actividades cuya ejecución entraña peligros o riesgos para las personas del entorno, responsabilidad de la cual solamente se exonera cuando acredite que el daño sólo pudo tener por fuente cualquier suceso extraño."*

*como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. Esto es que todas las actividades peligrosas, aparejan "la existencia de una obligación legal de resultado consistente en vigilar esa actividad e impedir que ella, por su propio dinamismo o debido a circunstancias anormales que la rodearon en un momento dado, escape al control de quien de la aludida actividad se sirve o reporta beneficio; luego si en la realización de un daño se demuestra que tuvo influencia causal caracterizada, un hecho del cual viene haciéndose mérito en estas consideraciones, ello en términos de ley , es suficiente para tener por probada, por vía de una presunción contenida en aquella disposición, la infracción de la obligación de guarda aludida" (Cursiva y subraya fuera de texto).*

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.

Por consiguiente, a juicio de este Despacho los daños ocasionados por la motonave "MARY MOON" a las instalaciones de la sociedad portuaria de San Andrés, son producto de la conducta imprudente del señor DANNY FRANCIS SALAZAR, cuyas omisiones incidieron directamente en la producción del siniestro, tanto así que reconoció la incidencia de su conducta, en audiencia pública, obrante a folio 30.

Igualmente, la señora OLGA DOLORES HENRY DE RUIZ, armadora, en audiencia pública manifestó que el daño lo arreglaría el capitán de la motonave y que iba a verificar si ya lo habría hecho.

De lo anterior, se concluye que ni el señor DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR, capitán de la motonave "MARY MOON", ni la señora OLGA DOLORES HENRY DE RUIZ, armadora, demostraron dentro de la investigación la ocurrencia de una causal eximente de responsabilidad, razón por la cual no existe ningún elemento dentro de la investigación que pueda desvirtuar la presunción de culpa que pesa en contra de quien causa perjuicios, con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas, y no se demostró por parte de los mismos que se hubieren tomado las precauciones relativas al riesgo de peligro latente con el fin de romper el nexo causal.

Se hace pertinente aclarar que el numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio establece como obligación del armador la siguiente:

*"2. Responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación."(Cursiva fuera de texto).*

En razón a lo anteriormente mencionado, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia del 28 de diciembre de de 2007, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés.

## AVALÚO DE DAÑOS

El señor RODOLFO GALLARDO HOOKER, gerente general de la SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S.A., remitió el informe de los hechos, pero no presentó cotización de los daños ocasionados al muelle por parte de la motonave "MARY MOON", motivo por el cual la Capitanía de Puerto de San Andrés se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los mismos.

Lo anterior, sin perjuicio de que si un tercero lo encuentra pertinente, adelante la respectiva acción ante la Jurisdicción Ordinaria, tomando como base la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

## VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

El señor DANNY FRANCIS SALAZAR, capitán de la motonave "MARY MOON", infringió las siguientes normas de la Marina Mercante:

El numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio establece como una función y obligación del Capitán de la nave:

*" 10. Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran dentro de la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave (...) i) Desórdenes y acontecimientos extraordinarios que puedan afectar los intereses de las personas, buque o cargamento." (Cursiva fuera del texto).*

Dado que el señor DANNY FRANCIS SALAZAR no presentó protesta ante el Capitán de Puerto por los hechos ocurridos el 14 de mayo de 2005, este Despacho procederá a confirmar la sanción impuesta por la Capitanía de Puerto de San Andrés en el fallo de primera instancia, del 28 de diciembre de 2007.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés el 28 de diciembre de 2007, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo al señor DANNY LEARD FRANCIS SALAZAR, identificado con cédula de ciudadanía número 18.002.020 de San Andrés Isla, capitán de la motonave "MARY MOON" y a la señora OLGA DOLORES HENRY DE RUIZ, identificada

CONTINUACIÓN DEL FALLO POR MEDIO DEL CUAL SE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO MARÍTIMO DE DAÑOS A LAS INSTALACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA DE SAN ANDRÉS OCASIONADOS POR LA MOTONAVE "MARY MOON", ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANDRÉS.

7

15

con la cédula de ciudadanía número 39.151.190 de San Andrés Isla, armadora de la motonave en mención, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

7 FEB 2011

Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN  
Director General Marítimo