

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 OCT 2015

Referencia: 14012009018  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 12 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de daño a equipos de pesca de la motonave "ELENA", causados por la motonave "GRAND DIVA" de bandera de Panamá, ocurrido el 1 de diciembre de 2009, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 1 de diciembre de 2009, suscrito por el señor CARLOS JAVIER BELTRÁN SÁNCHEZ, en calidad de Oficial de Protección de Puerto Drummond Ltd., el Capitán de Puerto de Santa Marta, tuvo conocimiento del daño a los equipos de pesca de la motonave "ELENA", ocasionados por la motonave "GRAND DIVA" de bandera de Panamá, durante la maniobra de desamarre de la citada nave.
2. Por lo anterior el día 18 de diciembre de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 12 de septiembre de 2011, a través de la cual, declaró que el siniestro marítimo de daño a las artes de pesca ocasionado por la motonave "GRAND DIVA" ocurrió con culpa y responsabilidad de los señores FELICIANO CARRILLO BADILLO, SAÚL PACHECO HERNÁNDEZ y YOELIZ LÓPEZ OROZCO, tripulantes de la motonave "ELENA", declarándolos responsables por violar la normatividad marítima colombiana.

Así mismo, impuso a título de sanción multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setenta y un mil doscientos pesos m/cte. (\$1.071.200).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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 perito naval GUSTAVO ANTONIO JIMENEZ RODRÍGUEZ, en informe pericial rendido el 25 de enero de 2010, (folios 71 al 78), presentó las siguientes conclusiones:

- *Un barco del porte del GRAN DIVA PANAMÁ, número IMO 9381184 de eslora 195 metros para poder ver un objeto en dirección a su proa requiere que el objetivo o la lancha inicie hechura de flashing mínimo a 400 metros.*  
*Menos de esta distancia desde el puente no se puede observar absolutamente nada.*
- *Es mandatorio y por seguridad propia en áreas de constante tráfico mantener una guardia activa y rotativa.*
- *Toda persona que realice faenas de pesca como otras debe tener conocimiento de regulaciones - Reglas de canino, luces - áreas de tráfico, etc.*
- *La supuesta posición de la lancha aproximadamente 800 metros entre las boyas de Drummond y Prodeco, 4.3 cables, Long. 074° 17.2 W (...).*
- *Las boyas de trasmallo se vienen apreciando a una distancia aproximada de 20 - 30 metros debido a su tamaño y dependiendo de la luminosidad.*
- *Toda embarcación de pesca artesanal para identificarse como tal debe llevar una luz en popa o por lo regular dejan mecheros prendidos a lo largo del trasmallo, lo cual es fácil de identificar sinónimo de cambio de rumbo o hacerle las pitadas respectivas.*
- *Cada vez que se hace un reporte de alerta o inseguridad el supervisor de turno de toda compañía debe sentarlo en el libro.*
- *Toda vez que finaliza una maniobra de fondeo y para verificación de la misma en caso de que el buque garree debe ser sentada en el libro de bitácora, como en el PILRE.*

- *Toda vez que finaliza una inspección subacuática, toda novedad encontrada en el casco debe ser registrada en el log book como ser notificada al supervisor de turno.*
- *Circulo evolutivo para esta clase de barcos oscila entre 30 y 40 minutos.*
- *Los movimientos o cambios de rumbo para barcos de estas esloras en estas áreas es delicado y debe hacerse con el mínimo ángulo a cualquier banda."*

### 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 Santa Marta 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 Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la ocurrencia del siniestro marítimo de daños a equipos de pesca de la motonave "ELENA" sin matrícula, causados por la motonave "GRAND DIVA" de bandera de Panamá, ocurrido el 1 de diciembre de 2009, durante la maniobra de desamarre de las boyas de fondeo en el área marítima de Puerto Drummond, el Despacho estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(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."*

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, emitida por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, prevé:

*"(Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)"*

*(1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*

*(2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)"*

- (3) *la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- (4) *los daños materiales sufridos por un buque;*
- (5) *la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- (6) *daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- (7) *daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.*

Así mismo, define como daños materiales:

(2.16) *Daños materiales: en relación con un siniestro marítimo, significan:*

(1) *daños que:*

(1.1) *afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y*

(1.2) *requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o*

(2) *la destrucción del buque o de la infraestructura marítima.*

Como se puede apreciar el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, explica el concepto de daños materiales graves.

En el mismo sentido, la Marine Accident Investigation Branch (División de Investigación de Accidentes Marítimos) del Reino Unido, define el accidente como:

*"Un accidente es un acontecimiento no deseado que tiene como resultado daños personales, daños materiales o pérdidas. Los accidentes incluyen la pérdida de vidas humanas o lesiones graves sufridas por cualquier persona a bordo, así como la caída de cualquier persona de una embarcación; la pérdida real o supuesta de un buque, el abandono o daño material de una nave; su colisión o encallamiento, su inutilización y también los daños materiales causados por un buque.*

*Un accidente también puede ser un suceso como el desmoronamiento del mecanismo de izado, la escora producida por el desplazamiento involuntario de la carga o lastre, la pérdida de carga al caerse por la borda o el enganche de los aparejos de pesca que pueda tener como consecuencia que el buque se escore hasta alcanzar un ángulo peligroso, si el suceso hubiese podido causar lesiones de importancia o daños a la salud de alguna persona. Es el deber cualquier Capitán o patrón examinar cualquier accidente que le ocurra a su buque o que se produzca a bordo del mismo" (Subrayas del Despacho).*

Esta definición ha sido adoptada por la Autoridad Marítima de Panamá para la investigación de siniestros.

*"En estados Unidos de América, la National Transportation Safety Board – incluye dentro de los accidentes a investigar el "daño o destrucción de vehículos en superficie o en transporte aéreo o tuberías, a pesar de que el evento inicial sea accidental o no" considerando como accidente cualquier daño al vehículo independientemente de la gravedad.*

*Por lo anteriormente expuesto, considera este Despacho considera que las circunstancias que rodearon los daños del equipo de pesca de la motonave "ELENA" sin matrícula, no se enmarcan dentro del concepto de siniestro marítimo, toda vez, que dicho daño no se encuentra dentro de lo que, a nivel nacional e internacional, se considera como un siniestro o accidente marítimo, ni dentro de lo que la Resolución MSC.255 (84), considera como daño grave.*

Así las cosas, del análisis de los hechos, las pruebas obrantes en el proceso y las normas citadas se concluye que el daño a las artes de pesca de la motonave "ELENA" no constituyen un siniestro marítimo, razón por la que este Despacho procederá a revocar los artículos primero y quinto de la decisión consultada.

2. Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de esta clase de investigaciones se debe realizar la declaratoria por la existencia de violación a las normas de Marina Mercante, en virtud de ello, se evidencia que el capitán de la nave investigada no cumplió con las normas que se enuncian a continuación:

El artículo 1501 del Código de Comercio confiere funciones y obligaciones al Capitán de la nave, las siguientes:

*"(...) (2). Cumplir con las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo"*

Resolución 520 de 1999, define DOCUMENTOS PERTINENTES: Son el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local exigidos por la misma para los trámites correspondientes así como los avalados o admitidos por las mismas, entre los que se encuentra:

*"f. Certificado de matrícula o en su defecto pasavante".*

Por su parte, la Resolución 0347 de 2007, vigente para la fecha de los hechos, por la cual se expide la codificación de las infracciones o violaciones a normas de Marina Mercante para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas.

La citada norma, en su artículo 4 prevé:

*"Constituyen infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante, relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, las siguientes:*

---

(...) 035. *Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima".*

(...) *Navegar sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas.*

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

*"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella"*.

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, es responsable desde que se hace reconocer como tal y dicha responsabilidad termina con la entrega de ésta, en virtud de ello, debe cumplir con las leyes y reglamentos de las autoridades en los puertos de zarpe y arribo.

Así mismo, toda nave que emprenda singladura en aguas jurisdiccionales colombianas, debe estar matriculada ante la Autoridad Marítima colombiana y portar el certificado de matrícula, en el caso objeto de estudio se evidencia que el Capitán de la motonave "ELENA" sin matrícula, no cumplió con tal obligación.

Adicionalmente, ni el Capitán de la citada nave señor FELICIANO CARRILLO BADILLO, ni su tripulación, contaban con certificado de idoneidad para el desarrollo de actividades marítimas, el cual emite la Dirección General Marítima.

Ahora bien, se evidencia que el *a quo* en su decisión declaró la responsabilidad por la violación a las normas de Marina Mercante al Capitán y a la tripulación de la motonave "ELENA" sin matrícula, aspecto sobre el cual vale la pena precisar lo siguiente:

El artículo 1495 del Código de Comercio, prevé:

*"El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca"*.

Sobre las funciones de la guarda del orden, el artículo 1498 de la norma *ibídem*, establece:

*"(1) Reprimir y sancionar las faltas disciplinarias cometidas a bordo por la tripulación y las infracciones policivas en que incurran los pasajeros"*.

Por su parte el artículo 1501 del Código de Comercio establece las funciones y obligaciones del Capitán, así:

*"(2) Cumplir con las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo"*.

De lo anterior se colige, que ésta clase de procesos se adelanta sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, es decir, contra quien tiene la nave bajo su mando, para el caso *sub examine* el Capitán de la nave, señor FELICIANO CARRILLO BADILLO, debido a que la tripulación sigue las ordenes de éste en virtud de la obligación de respeto y obediencia que les asiste.

Conforme lo anterior, este Despacho modificará los artículos segundo y tercero de la decisión consultada, en el sentido de declarar la responsabilidad por violación a las normas de Marina Mercante al señor FELICIANO CARRILLO BADILLO, en calidad de Capitán de la motonave "ELENA" sin matrícula y en lo relacionado con la sanción a imponer por este hecho.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** los artículos primero y quinto de la decisión del 12 de septiembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión del 12 de septiembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor FELICIANO CARRILLO BADILLO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.074.035, en calidad de Capitán de la motonave "ELENA" sin matrícula, con fundamento en la parte motiva de la presente decisión."

**ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión del 12 de septiembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"SANCIONAR al señor FELICIANO CARRILLO BADILLO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.074.035, en calidad de Capitán de la motonave "ELENA" sin matrícula, con multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setenta y un mil doscientos pesos m/cte. (\$1.071.200), con fundamento en la parte motiva de la presente decisión".

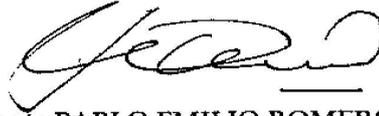
**ARTÍCULO 4º. CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 12 de septiembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

**ARTÍCULO 5º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores FELICIANO CARRILLO BADILLO, en calidad de Capitán de la motonave "ELENA" sin matrícula, al Representante Legal de LBH Colombia o a su apoderado, al Representante Legal de Drummond Ltda., o a su apoderado, al Representante Legal de BAUPRES LTDA., o a su apoderado, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 7º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 OCT 2015



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo (E)