

139

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 14012013021  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO" de bandera de colombiana, ocurrido el 7 de noviembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO", el día 8 de noviembre de 2013, razón por la cual el día 8 de noviembre de 2013 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 Santa Marta el día 27 de junio de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exonero de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO" al señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO en su condición de Capitán y a la sociedad MARINAS YATES Y DEPORTES NAUTICOS LTDA., propietario y armador de la citada nave. Asimismo, declaró que no existió violación a las normas de marina mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto 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.

Mej

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 CARLOS EDUARDO MONTILLA, en informe pericial rendido el 25 de noviembre de 2013, (folios 62 al 69), señaló lo siguiente:

#### OPERACIÓN

(...)

*La embarcación yace en el fondo marino en posición vertical y con la proa hacia el sureste, esto es sentada sobre la quilla y su parte más alta (mástil) queda a 14 mts de profundidad lo que no se presenta un peligro para la navegación en el área ya que por esta área solo transitan embarcaciones menores de buceo deportivo y artesanales que no son de gran calado.*

*Se inspeccionó inicialmente el casco de popa a proa y de babor a estribor por parte exterior, se observó que no presentaba ninguna avería ni posible vía de agua al interior de la embarcación.*

*Se inspeccionaron ejes de propelas, timones y ejes de timones y tampoco presentaron averías ni posibles vías de agua al interior de la embarcación.*

*Se hizo inspección general sobre cubierta y se observa que le fueron extraídos varis elementos como sillas, equipos electrónicos, el anclote, luces de navegación.*

*Se hizo seguimiento a las líneas de los exhostos por ambos costados desde el mamparo de proa del cuarto de máquinas hasta sus salidas en popa de la embarcación y estas no presentan ninguna avería.*

*Se inspeccionó el cuarto de máquinas, se observó que no tenía baterías, no tenía bombas de achique, se verificaron los exhostos de las máquinas de babor y estribor, el exhosto de estribor se encuentra en buen estado, el exhosto de babor se encuentra partido en la última sección de ingreso al propulsor de babor lo que indica que fue la única vía de agua causa del naufragio de la embarcación.*

(...)

#### CONCLUSIÓN

*El yate "EL RODADERO" naufragó por la avería presentada en el exhosto de babor que se encuentra partido en la última sección de ingreso al propulsor de babor lo que indica que fue la única vía de agua directa al cuarto de máquinas causa del naufragio de la embarcación. Al partirse el exhosto en la sección dentro del cuarto de máquinas, el propulsor comenzó a botar los gases de escape al cuarto de máquinas. (...)"*

### 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

109

140

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.

1. Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO" de bandera colombiana, ocurrido el 7 de noviembre de 2013, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia exoneró de responsabilidad al señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO, Capitán de la motonave "EL RODADERO", debido a que se desvirtuó la presunción de culpa que pesa sobre el Capitán en la actividad peligrosa de la navegación al determinar que se presentó un evento de fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO" de bandera colombiana, conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Declaración del señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO, en condición de Capitán de la motonave "EL RODADERO" en la cual manifestó lo siguiente con relación a lo sucedido:

*"(...) Inicialmente, llegando a la Marina Internacional donde estaba el yate el rodadero, se hace la revisión previa al zarpe, cuarto de máquinas, combustible y teniendo todo en orden, nos encontrábamos el señor Eduardo, ENSON GIMENEZ y mi persona RICARDO MARTÍNEZ, listo para zarpar para la zona de Taganga, para una faena de pesca, recogemos una cuarta persona en Taganga, y salimos hacer pesca deportiva afuera de la isla de la aguja, todo marchaba, sin ninguna novedad tomamos la decisión de retornar, siendo aproximadamente 16:30 a 17:30, para la Marina Internacional, cuando vemos salir humo de la consola de control del yate, empezamos a inspeccionar y revisar de arriba abajo la embarcación, encontrando en el cuarto de máquinas, que tenía una vía de agua y está llena de smog, rápidamente cambio rumbo con la intención de encallar el bote en alguna de las playas cercanas a granate, entrando a granate el barco pierde los motores, anclamos, y al verificar que no tengo electricidad, y que las motobombas dejaron de funcionar, me voy a la banda marina a pedir auxilio a Guardacostas pero no hay comunicación, uso el celular, no hay señal, al tener todas estas negativas, se toma la decisión de resguardar la vida de las personas a bordo y zarpamos en el bote salvavidas a buscar ayuda, pasada media hora entra la señal al celular y se llama a la Marina Internacional para que nos ayude por medio de guardacostas, que lo encontramos saliendo de la Marina Internacional, allí la persona queda en tierra, y yo acompaño a Guardacostas donde está el siniestro, pero al no tener herramientas a la mano, nuevamente donde estaba el bote, este estaba hundido a un 90% y no podíamos hacer nada. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

140

De acuerdo a la declaración transcrita anteriormente, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio de la motonave "EL RODADERO" y que ésta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar 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 realización del riesgo creado por la administración 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

Ahora bien corresponde al Despacho analizar si en la ocurrencia del presente siniestro intervino uno de los anteriores eximentes de responsabilidad o si en efecto le es imputable al Capitán de la motonave "EL RODADERO".

Mencionado lo anterior, se hace necesario relacionar las siguientes pruebas recaudadas en la presente investigación:

-Dictamen pericial suscrito por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA, en el cual se refiere a las condiciones meteorológicas y oceanográficas pronosticadas para el día de los hechos:

*"Pronóstico para el 2013-11-07*

*Área costera: Cielo un poco nuboso en la mañana aumentando a nuboso muy nuboso en la tarde/noche. Posibles lluvias en horas de la tarde/noche. La temperatura ambiente oscilará entre 23°C y 32°C. El viento será de dirección este/noreste en la mañana y variable en horas de la tarde/noche, con velocidad de 5 nudos. (Fuerza 2)*

<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

10



*Área marítima: El viento será de dirección este en la mañana cambiando a este noreste en horas de la tarde/noche con velocidades de 5 a 10 nudos (fuerza 2-3). Posibles lluvias ligeras en horas de la mañana/tarde. La altura del oleaje oscilará entre 0,3 y a 0,4 metros (marejadilla)."* (Cursiva fuera de texto)

De lo anterior, se evidencia que para el día de los hechos las condiciones meteorológicas eran totalmente favorables, teniendo en cuenta la velocidad del viento, factor que es importante para el desarrollo de una buena navegación. Sumado a esto, en las declaraciones del Capitán y el tripulante de la motonave siniestrada, se observa que coinciden en afirmar que las condiciones eran óptimas para cuando se presentó el siniestro.

Con respecto a las posibles causas que originaron el siniestro se tiene lo siguiente:

-Declaración del Capitán de la motonave "EL RODADERO":

*"Se revisa lo que está sucediendo y llegamos al cuarto de máquinas, al abrir el cuarto de máquinas observamos la cantidad de smog y una vía de agua bastante pronunciada, motores prendidos, se presume de que hay un exhosto reventado"* (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, siguiendo con el informe pericial, el día 16 de noviembre de 2013 se efectuó inspección de buceo a la motonave sumergida, en la cual se llegó a la siguiente conclusión:

*"El yate "EL RODADERO" naufragó por la avería presentada en el exhosto de babor que se encuentra partido en la última sección de ingreso al propulsor de babor lo que indica que fue la única vía de agua directa al cuarto de máquinas causa del naufragio de la embarcación. Al partirse el exhosto en la sección dentro del cuarto de máquinas, el propulsor comenzó a botar los gases de escape al cuarto de máquinas. (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto se tiene que de acuerdo a la inspección subacuática realizada, el exhosto de babor se encontraba partido en su última sección de ingreso al propulsor de babor, situación que indica que la única vía de agua que presentó la embarcación fue por el estado en el que se encontraba el exhosto, lo cual se puede verificar en el registro de video y fotografía anexado al informe pericial. Asimismo en la declaración del capitán de la nave, se puede percatar que éste al darse cuenta de la vía de agua y el humo, rápidamente presumió que podía haber un exhosto averiado.

De igual forma, es pertinente resaltar que dentro de la declaración del Capitán de la motonave "EL RODADERO", manifestó que a la mencionada motonave se le realizaron labores de mantenimiento, como trabajos eléctricos, revisión general del sistema de combustible y al casco entre los meses de octubre y septiembre del año 2013, año en el que se presentaron los hechos. Sin embargo, no se aportaron documentación o soporte alguno donde conste lo afirmado por el Capitán.

Sentado lo anterior, es pertinente citar el contenido del numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio, el cual establece las funciones y obligaciones del Capitán de la siguiente manera:

*"Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender"* (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por consiguiente, era obligación del señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO en su condición de Capitán, verificar el estado en el que se encontraba la motonave "EL RODADERO" antes de iniciar la navegación con el fin de garantizar la seguridad de la nave como de la tripulación que se encontraba a bordo.

En conclusión, los hechos ocurridos el día 7 de noviembre de 2013, no fueron producto de un caso de fuerza mayor o caso fortuito, debido a que los resultados investigados pudieron ser totalmente previsibles, teniendo en cuenta que era una obligación en cabeza del Capitán realizar una verificación del estado de navegabilidad en el que se encontraba la nave, incluyendo dentro de dicha verificación el estado en el que se encontraba el sistema de escape del motor. Por lo anterior, el Despacho procederá a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia y se declarará la responsabilidad del señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO, Capitán de la motonave "EL RODADERO" por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "EL RODADERO" de bandera colombiana se evidencian que no cumplió con lo establecido en el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio, relativo a las funciones y obligaciones del Capitán, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis y procederá a revocar el artículo tercero del fallo de primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 27 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "EL RODADERO" matrícula CP-09-0571-R, al señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 85.455.963 de Santa Marta, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 27 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

MS

142

**ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor RICARDO ENRIQUE MARTÍNEZ CAMPO, identificado con cedula de ciudadanía No. 85.455.963 de Santa Marta, en calidad de Capitán de la motonave "EL RODADERO", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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.

12 JUL 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo