

67

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017

Referencia: 19012013001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 27 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la M/N "SIN NOMBRE" de propiedad del señor ALBERTO VILA MONTOYA, en hechos ocurridos el 5 de enero de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 9 de enero de 2013, el ST JOSE LUIS TORDECILLA RIVERO, en su calidad de Inspector de Litorales CP9, informó a la Capitanía de Puerto de Coveñas el presunto acaecimiento del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SIN NOMBRE" y "SIN MATRÍCULA", propiedad del señor ALBERTO VILA MONTOYA.
2. El día 16 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de "hundimiento" de la motonave "SIN NOMBRE", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de la investigación.
3. El día 27 de junio de 2014, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable al señor MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ, en calidad de Jefe de Gobierno de la mencionada motonave en la ocurrencia del siniestro marítimo de "hundimiento".

Asimismo, declaró la responsabilidad del señor MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ de incurrir en violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción una multa de DOS (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma equivalente a UN MILLÓN DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE (\$1.232.000),

10

pagaderos en forma solidaria con el señor ALBERTO VILA MONTOYA, en calidad de Armador de la motonave "SIN NOMBRE".

Finalmente, fijó el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo de la citada motonave en SIETE MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS M/CTE (\$7.300.000).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Coveñas remitió 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

De acuerdo a informe técnico presentado el 25 de enero de 2013, el señor JUAN FERNANDO CACERES MERCADO, Inspector de Bandera CP9, concluyó lo siguiente:

#### "CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR DONDE SE PRODUJERON LOS HECHOS"

*El día 17 de enero de 2013 se llegó al sitio del siniestro para reconstruir la escena, con base en versiones de posibles testigos.*

*Según versiones del administrador del Club "Marina Tolunáutica", quien con su personal coadyuvaron al rescate de la nave y de lancheros casuales cercanos al lugar de los hechos, la lancha salió de la zona de embarque en la tarde cerca de las 15:00 horas, tomando la curva delimitada por las boyas, con un rumbo aproximado de 330º con respecto al Norte Franco, posible destino hacia las Islas de San Bernardo donde lo esperaba el dueño de la embarcación y de la mercancía que llevaba a bordo, señor ALBERTO VILA (trayectoria que se observa en la línea continua que se encuentra en la fotografía satelital).*

*La nave en mención se alcanzó a alejar unos 50 metros del espolón de la playa cuando se produjo el hundimiento. Por la cercanía a la zona de embarque, los demás lancheros se percataron del siniestro y procedieron al rescate de la nave, al tripulante y lo que se pudiera de la mercancía, regresando al sitio de la playa antes registrado (trayectoria de la línea punteada de la fotografía satelital).*

La mercancía consistía en 2 tanques de 5 galones de combustibles y una especie de congelador metálico de forma cuadrada que llevaba víveres.

Ninguna versión ha mencionado algún equipo o sistema de navegación que llevara la nave o el piloto en ese momento.

De los víveres y los tanques se sabe que se perdieron en el hundimiento, solo se pudo rescatar la estructura metálica o "congelador" que ya se le hizo entrega al dueño.

Influyó que los hechos sucedieron a una hora donde había plena claridad, buena visibilidad y por lo general ese sitio se mantiene concurrido de lancheros de los diferentes clubes y de bañistas, para lograr un rápido apoyo reduciendo las pérdidas solo a cosas materiales.

### CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

Se procedió a constatar con las bases de datos de DIMAR al señor MANUEL ALFREDO DÍAZ MARTÍNEZ con c.c. No. 92.229.313 expedida en Tolú, quien conducía la nave en el momento del siniestro y no posee ningún tipo de licencia de navegación ni ningún tipo de trámite en este momento. Complementario a esto se verificaron las bases de datos de la Policía Nacional y Procuraduría sin ningún tipo de antecedentes registrados.

En cuanto al señor ALBERTO VILA MONTOYA con c.c. No. 17.142.307 expedida en Bogotá D.C., se tiene conocimiento de que posee propiedades en las Cabañas "El Paraíso" en Isla Ceycen de las Islas de San Bernardo. Además registra en la base de datos de DIMAR una lancha activa de su propiedad llamada "AUDAZ II" con matrícula CP05-1766-B y NIC: AEF13A92Z37, con las siguientes direcciones de residencia en Bogotá:

- Carrera 37 No. 80-39 Tel: 2254811
- Calle 74 No. 20-28 Tel: 2104620
- No. de celular: 3102640294

Acuerdo versión del señor SMIM ® GONZALO CAMPO, representante de la Agencia Marítima CAMPOMAR manifiesta que ALBERTO VILA posee otra embarcación menor con posible nombre "YAYITA" que utiliza como "carguero" sin registro oficial evidenciado.

### POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO

En el momento del siniestro, ante el peso que ejercía la carga que llevaba, la baja potencia del motor para sobrellevar la corriente y el fuerte oleaje producto del "viento en dirección noreste con velocidades de 15 a 18 nudos (fuerza 4-5), con altura del oleaje oscilaba entre 1,3 y 1,7 metros (fuerte marejada)", dejando pasar suficiente agua por las grietas que van de 40 a 120 cms, haciéndose más notorias a la distancia de 3,3 mts medidas desde el espejo de la popa de la embarcación donde la fragmentación tiende a pronunciarse con riesgo de partir en 2 partes el fuselaje de la nave.

Dichas grietas permiten inundar la nave en breves minutos ocasionando el hundimiento. Es de anotar que al momento del rescate, al remolcarla de una forma alada para sacarla a tierra, debieron

68.

*ejercer presión y pudieron complementar las grietas, pero las que ya presentaba, fueron lo suficiente para dejar llenar la cubierta principal y contribuir al hundimiento de la nave.*

*La parte del espejo de la lancha se encuentra en mejor estado, corroborando que el motor que usaba poseía baja potencia con respecto al peso con carga, logrando un bajo desplazamiento y resultaba insuficiente ante la marea que azotaba al espolón en el momento de los hechos.*

#### ESTADO DE LA EMBARCACIÓN, SISTEMA PROPULSOR Y SUS EQUIPOS

*Actualmente la nave reposa en los talleres del Club "Marina Tolunáutica", donde el dueño, el señor ALBERTO VILA pidió que se la guardaran mientras se adelantaban las reparaciones pertinentes (orden de reparación que fue suspendida mediante oficio No. 19201300084) MD-DIMAR-CP09-AMERC, dirigida al señor GABRIEL VELEZ administrador de "Marina Tolunáutica"*

*La estructura del casco posee las siguientes dimensiones:*

*ESLORA: 7,4 mts  
MANGA: 1,95 mts  
PUNTUAL: 0,65 mts*

*El casco se encontró vacío, solo con un remo artesanal y seriamente deteriorado tanto en su parte interna, como en la parte externa; al parecer la nave estaba destinada para aprovechar el mayor porcentaje de carga en todo el casco.*

*El motor fuera de borda de 40HP que se encuentra desguazado porque la salinidad penetró en sus piezas internas; para poderlo rehabilitar lo tenían abierto y con las piezas internas desmontadas, al momento de la inspección.*

#### DAÑOS Y AVALÚO DE LOS MISMOS

*La estructura del casco requiere un mantenimiento general en el que retocan todas las grietas, se pegan y compactan hasta que la nave ofrezca estanqueidad total, luego viene un revestimiento de la misma fibra con aditivos protectores para devolverle el casco las características de resistencia a la intemperie marina. Este trabajo está avaluado en siete millones de pesos m/cte (\$7.000.000) en un total de 20 días de trabajo aproximado.*

*Para el caso del motor, requiere un lavado, engrasado de las piezas rodantes y armado. Este trabajo está avaluado en trescientos mil pesos m/cte (\$300.000), trabajo que se realiza en un día.*

**TOTAL AVALUO POR DAÑOS: \$7.300.000**

(Cursiva y subrayado fuera de texto)

69

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"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 forzada
  - (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y
  - (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias."
- (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Doctrinariamente<sup>1</sup> el naufragio ha sido definido como:

*"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".*  
(Cursiva por fuera de texto)

Así mismo, se ha precisado su definición<sup>2</sup> así:

*"(...) sin embargo, buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro".* (Cursiva por fuera de texto).

Explicado los anteriores conceptos, el Despacho procede a estudiar los elementos que dieron lugar al siniestro marítimo de naufragio.

En audiencia del día 4 de junio de 2013, el señor ALBERTO VILA MONTOYA, Propietario de la motonave accidentada, manifestó:

*"(...) Convencido de que el bote denominado LA CARGUERA o PARAISO I estaba en perfectas condiciones le dije: el bote está perfecto? Me contestó que sí, entonces cárguelo con estos elementos el botellero, la gasolina, el mercado, la pimpina llévelos a la Isla y regresa. Yo*

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

<sup>2</sup> Luis Beltrán Montiel. "Curso de derecho de la navegación". Editorial Astrea.

103

*me fui a hacer unas compras cuando me llegó la noticia que saliendo del espolón de la Marina "Tolunáutica" el boté naufragó sin hundirse y la gente que estaba ahí ayudó a sacar el botellero y otros elementos. Realmente no estuve presente en el momento exacto del accidente (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Por consiguiente, se tiene que el día 5 de enero de 2013 cuando la motonave "SIN NOMBRE" se hundió frente a la marina "Tolunáutica" mientras transportaba víveres y combustible, efectivamente configuró el siniestro marítimo de naufragio.

Este Despacho considera oportuno expresar que en el fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Coveñas hizo referencia al siniestro marítimo de "hundimiento". Sin embargo, para los efectos jurídicos de la investigación, el término legalmente válido en razón a la fuente del acaecimiento consumado, es el concerniente al *Naufragio*.

Respecto a las condiciones meteorológicas presentadas el día de los hechos se tiene que, en el informe pericial se hace alusión a un fuerte oleaje producto del viento en dirección noreste con velocidades de 15 a 18 nudos (fuerza 4-5), con altura del oleaje entre 1,3 y 1,7 metros (fuerte marejada), las cuales sumadas al peso de la carga y la baja potencia del motor, pudieron ser la causa que dio origen al naufragio.

En ese sentido, se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

*"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"* (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso.

La actividad marítima en sí misma presenta una amenaza de producir daño, a pesar de la previsión y cuidado que se adopte, y en ese caso el afectado debe ser indemnizado por parte de quien obtiene los beneficios de la actividad peligrosa que realiza.

El artículo 2356 del Código Civil establece una presunción de culpabilidad, así:

*"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"* (Cursiva fuera de texto)

En este caso se debe probar que el daño fue causado en ejercicio de esa actividad peligrosa. La responsabilidad del propietario de la nave, puede provenir de un acto suyo o de su dependiente, y puede tratarse de una conducta activa, donde el hecho contará con la intervención directa de su voluntad, o de una conducta omisiva como es el caso de los siniestros. Por consiguiente, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las precauciones necesarias equivalentes al riesgo latente, esto invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

Por tal razón, este Despacho considera que los hechos ocurridos no fueron producto de un caso fortuito o fuerza mayor, sino que tuvieron su origen en una conducta imprudente del señor MANUEL ALFREDO DÍAZ MARTÍNEZ, quien conducía la nave en el momento del siniestro, sin poseer ningún título que lo acreditara para llevar a cabo una navegación con las condiciones mínimas de seguridad.

Conforme a lo expuesto, se evidencia que los señores MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ y ALBERTO VILA MONTOYA, en calidad de conductor y propietario respectivamente de la motonave "SIN NOMBRE" y "SIN MATRICULA", incurrieron en violación a las normas de marina mercante, toda vez que no poseía licencia de navegación o título expedido por la Autoridad Marítima que lo acreditara para llevar a cabo dicha actividad, la motonave no se encontraba matriculada, no tenía los certificados de seguridad y navegabilidad, los cuales son obligatorios para toda nave nacional o extranjera que realice navegación en aguas jurisdiccionales colombianas.

En consecuencia, este Despacho confirma en su totalidad el fallo de 27 de junio de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas.

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

### RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad de la decisión del 27 de junio de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

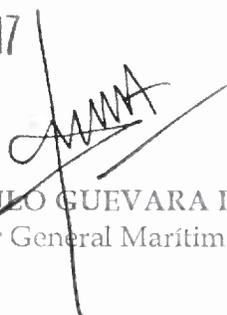
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido del presente proveído a los señores MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ, en calidad de Capitán de la M/N "SIN NOMBRE", identificado con cédula de ciudadanía No. 92.229.313, al señor ALBERTO VILA MONTROYA, en calidad de Propietario de la motonave, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.142.307, y demás partes interesadas 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 Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REMITIR al Capitán de Puerto de Coveñas para que una vez quede en firme el presente fallo, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 MAY 2017

  
Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo