

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 19012016001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la Resolución No. 020 CP09-ASJUR del 3 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la M/N "CHARLIE" de bandera colombiana, ocurrido el 24 de marzo de 2016, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado el 25 de marzo de 2016 por el Suboficial Jefe ALBERTO MARIO GUARDO MORENO, el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento del presunto siniestro de naufragio de la M/N "CHARLIE".
2. El 25 de marzo de 2016, el Capitán de Puerto de Coveñas emitió auto de apertura de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió la Resolución No. 020 CP09-ASJUR del 3 de agosto de 2016, a través de la cual declaró responsable a los señores LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, en calidad de Capitán de la M/N "CHARLIE", y al señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUT, en calidad de Armador de la citada embarcación, por el siniestro marítimo de naufragio.

Así mismo, declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante al señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, por los hechos ocurridos el 24 de marzo de 2016, , en consecuencia, impuso como sanción una multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de SEIS MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS CUARENTA PESOS M/CTE (\$6.894.540), pagaderos en forma solidaria con el señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUT, en calidad de Armador de la M/N "CHARLIE".

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

102

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

Del informe rendido por el Suboficial Jefe ALBERTO MARIO GUARDO MORENO, Oficial de control de la Capitanía de Puerto de Coveñas, respecto de los hechos ocurridos el 24 de marzo de 2016, se extrae lo siguiente:

*"(...) Con toda atención me dirijo al Sr. Capitán de Corbeta, Capitán de Puerto de Coveñas, con el fin de informarle que, siendo las 1615R del día 24 de marzo de 2016 se presentó una novedad con la motonave CHARLIE, matrícula CP-09-0372-A, comandada por el Sr. Luis Miguel Berrio Berrio, cédula No. 92.225.937 de Tolú, perteneciente al Club Náutico Los Delfines y dedicada a la actividad de turismo.*

*La motonave en mención al momento de hacer su arribo a la zona habilitada temporalmente para dicho fin, en la playa ubicada en el sector conocido como 'La Bahía' en el municipio de Tolú, se encontró de frente con el cabo del ancla de la motonave MI NIÑA BONITA, CP-05-3443-B, la cual pretendía fondear en dicho sitio.*

*Por lo anterior el piloto de la motonave CHARLIE optó por seguir su rumbo dando tiempo a que la motonave MI NIÑA BONITA cediera espacio para que permitiera su ingreso.*

*No obstante al intentar retomar el rumbo para el ingreso a la playa, gira sobre babor y recibe varias olas por la misma banda, situación que sumada a la fuerza de las olas que golpean la embarcación por estribor, hacen que ésta gire y caiga sobre babor quedando boca abajo y a merced del mar.*

*Cabe anotar que la embarcación MI NIÑA BONITA había recibido dos y estaba recibiendo el tercer llamado de atención por parte de los funcionarios de la DIMAR para que desistiera de atracar en ese sitio hasta tanto terminaran de arribar las embarcaciones de turismo, debido a que las condiciones meteomarininas locales eran adversas.*

*Como resultado del siniestro y por información recibida de un funcionario de la Defensa Civil Seccional Tolú, entidad que atendió en primer momento los heridos, se reportaron 23 personas lesionadas, entre las cuales se encuentra una persona infartada y con una fractura en un miembro inferior, todas fuera de peligro hasta el momento. (...)"* Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el informe rendido por el señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUS, en calidad de Armador de la M/N "CHARLIE", respecto a los hechos y circunstancias que provocaron la colisión de las motonaves, se extrae lo siguiente:

*"(...) Por medio de la presente me permito informarles lo ocurrido el día 24 de marzo de 2016, alrededor de las 4:00 pm llegando la motonave CHARLIE a la playa de desembarco, se encontraba mal ubicada la motonave MI NIÑA BONITA (bravo 410) que se encontraba atravesada en la zona de desembarco que estaba marcada por boyas, la motonave CHARLIE no pudo entrar a la playa del otro lado de las marcas de las boyas, ya que ésta parte de la playa estaba ocupada por los bañistas.*

*Al retroceder para no chocar con la motonave MI NIÑA BONITA, el oleaje era tan fuerte que la lancha se llenó de agua en la playa y todo por negligencia de la otra motonave que al ver lo que sucedió, emprendió la huida hacia los lados de Coveñas. La motonave MI NIÑA BONITA es la culpable del siniestro, de testigos se encuentran los mismos funcionarios de Capitanía que presenciaron todo lo ocurrido."* Cursiva fuera de texto

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

La regulación marítima colombiana, propiamente el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, 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 (...)"* Cursiva y subrayado 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 y subrayado 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 y subrayado fuera de texto

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo que se procede a hacer un análisis de las pruebas aportadas al proceso, con el fin de establecer si

<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> BELTRÁN MONTIEL, Luis. "Curso de derecho de la navegación". Editorial Astrea.

existió o no el siniestro marítimo de naufragio, las causas que lo generaron, las personas involucradas y habiendo lugar, los aspectos necesarios para determinar la responsabilidad.

En la declaración rendida por el señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, Capitán de la M/N "CHARLIE", se refirió a los hechos que rodearon la ocurrencia del siniestro de la siguiente manera:

*"(...) El día 24 de marzo. Vengo de las Islas con turistas a bordo en la lancha Charlie, tipo 04:00 de la tarde, ya vengo entrando al muelle turístico en la entrada ya habían muchas olas fuertes, al entrar está la lancha Niña Linda, yo miré que no podía entrar y me sentí obligado a hacer un giro a babor donde la lancha me recibe agua y se va a pique, a sabiendas que le habían hecho la advertencia a la lancha Niña Linda que se quitara porque venían entrando las lanchas con los turistas. Pero ella no paró atención al llamado que le hicieron tres veces. Bueno, al ver que la lancha estaba hundida, la gente llegó a ayudarme a desembarcar a los turistas, ya que la lancha la tenía volteada, logramos desvoltear la lancha y allí sufrieron los dos motores daño, donde los turistas perdieron parte de sus pertenencias, (...)"* Cursiva fuera de texto

En la declaración rendida por el señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUS, Armador de la M/N "CHARLIE", se refirió a los motivos que ocasionaron el naufragio de la embarcación de la siguiente manera:

*"(...) Al llegar aproximadamente a las 04:00 de la tarde, llegando la MN CHARLIE de las Islas de San Bernardo, se encontraba una lancha de nombre MI NIÑA BONITA, atravesada en el sitio de desembarque de la playa, la cual fue notificada para que se parqueara de las llegadas de las lanchas de las islas, evitando algún accidente, pero hizo caso omiso y sucedió el percance con la motonave Charlie, la cual tuvo que realizar un giro inesperado evitando chocar con la lancha que estaba atravesada y no pudo girar hacia el otro lado por los bañistas que se encontraban en la playa. Al girar el mar se encontraba picado y allí fue donde se le entraron las olas, los pasajeros tiraron todo para un solo lado y la lancha se volteó, los bañistas pilotos que ya habían llegado procedieron a la ayuda al ver el incidente, los cuales todos fueron sacados de la lancha y atendidos. (...)"* Cursiva fuera de texto

Respecto al caso concreto, se tiene que la M/N "CHARLIE", una lancha con turistas a bordo, arribó el 24 de marzo de 2016 al sector denominado 'La Bahía', que en ese momento se encontraba obstaculizado por la M/N "MI NIÑA BONITA", sin embargo, el Capitán decidió seguir su rumbo, al ver que no tenía espacio para ingresar, giró por babor, fue impactado por el oleaje y ante el pánico de los pasajeros, hacen que la embarcación se voltee, lo que en definitiva configuró el siniestro marítimo de naufragio.

De las declaraciones, se infiere que las decisiones tomadas no fueron prudentes al momento de ingresar al sector de 'La Bahía' por parte del señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, Capitán de la M/N "CHARLIE", ya que viendo que por un lado había lanchas y por otro estaban los bañistas, debió navegar con todas las precauciones del caso o en últimas, esperar a que las condiciones para su ingreso fueran las adecuadas, esto en aras de proteger la vida de los pasajeros que llevaba a bordo y de velar tanto por la seguridad de su nave, como por la de los demás.

Lo anterior adquiere aún más valor al momento de determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro, teniendo en cuenta lo que dijo el Capitán de la M/N "CHARLIE",

cuando se le preguntó sobre las condiciones meteomarinas para el día de los hechos, a lo que dijo:

*"(...) Había fuertes vientos y olas muy altas."*

Una actividad peligrosa conlleva la utilización de un medio como una lancha o embarcación, para el desarrollo de una tarea riesgosa que implica la intervención del hombre, es así como la M/N "CHARLIE" destinada para el transporte de turistas, sólo permite que se impute un eventual daño, a quienes tienen el gobierno y control de dicha nave, por lo que requería entonces de toda la pericia por parte del Capitán, en el ingreso a 'La Bahía' en aguas jurisdiccionales de la Capitanía de Coveñas.

Observa el Despacho, que el señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, en calidad de Capitán de la M/N "CHARLIE", sabiendo que no era fácil el acceso a 'La Bahía', lugar donde tenía planeado dejar a los pasajeros que llevaba a bordo, y que las condiciones meteomarinas no eran óptimas, debido al fuerte oleaje, decidió ingresar y por evitar el abordaje con la M/N "MI NIÑA BONITA", giró bruscamente, lo que sumado al peso de los turistas y a las olas que golpearon a la lancha por babor, hicieron que ésta se volteara y naufragara, poniendo en riesgo la vida humana en el mar, lo cual evidencia falta de cuidado en la navegación.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Por su parte, el artículo 1478 del Código de Comercio, establece que dentro de las obligaciones del Armador, se encuentra:

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

En virtud de lo anterior, no se logró probar eximente de responsabilidad alguno, que permitiera romper el nexo causal entre el hecho y el daño, por lo que concluye el Despacho, tal como se advirtió en el fallo de primera instancia, que los señores LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO y JORGE ARMANDO SALGADO LADEUS, Capitán y Armador respectivamente, son responsables del siniestro marítimo de naufragio de la M/N "CHARLIE" el 24 de marzo de 2016.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que el Capitán de la M/N "CHARLIE", señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO, responsable de la ocurrencia del siniestro, vulneró las siguientes disposiciones:

El artículo 1501 del Código de Comercio, señala dentro de las funciones y obligaciones del Capitán:

*"(...) 10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante 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:*

*(...) c) Naufragio; (...)"* Cursiva fuera de texto

El Decreto 1597 de 1988, que trata sobre la formación, titulación y ejercicio de la Gente de Mar, contempla en su artículo 40, las funciones y obligaciones del Capitán, en especial el numeral 3 que señala:

*"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo."* Cursiva y subrayado fuera de texto

Sobre la solidaridad en el pago de la multa impuesta por parte de la Agencia Marítima, el Código de Comercio en su artículo 1492, establece:

*"Son obligaciones del agente:*

*(...) 8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país. (...)"* Cursiva fuera de texto

Por lo anterior se procederá a decretar la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, por parte del Capitán y del Armador, teniendo en cuenta que la sanción corresponde principalmente por obviar la presentación de la protesta por el siniestro ocurrido, que hace solidariamente responsable al señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUS, en calidad de Armador de la M/N "CHARLIE".

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de naufragio.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes la Resolución No. 020 CP09-ASJUR del 3 de agosto de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTICULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Coveñas el contenido del presente fallo al señor LUIS MIGUEL BERRIO BERRIO identificado con cédula de ciudadanía No. 92.225.937 expedida en Tolú, en calidad de Capitán de la M/N "CHARLIE", al señor JORGE ARMANDO SALGADO LADEUS identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.231.566 expedida en Tolú, en calidad de Armador de la citada embarcación y a las demás

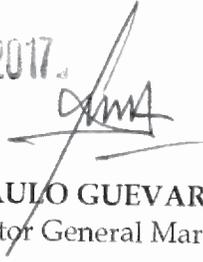
partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase,

21 DIC 2017.



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo