

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 NOV 2018

Referencia: Sin Radicado  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de febrero de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA" con matrícula MC-01-293, ocurrido el 13 de diciembre de 2012 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Bahía Solano mediante llamada telefónica del Alcalde de Jurado-Choco, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA" el día 14 de diciembre de 2012, razón por la cual 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Bahía Solano una vez instruida la investigación remitió el expediente al Capitán de Puerto de Buenaventura para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 28 de febrero de 2018 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo "naufragio" al señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN, en calidad de Capitán de la nave "CLAUDIA ALEJANDRA".

Así mismo, declaró que no hubo violación de normas de Marina Mercante

4. Al no interponerse recurso de reposición y en subsidio de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto Buenaventura 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 señor JORGE ELIECER BOLAÑOS Perito Marítimo con especialidad en buceo, en su informe rendido el 20 de diciembre de 2012 (folio 56), se extrae lo siguiente:

"(...)

El buque se encontraba vacío en el centro de carena de la embarcación, cambiando la estabilidad, las bodegas no tienen tapa lo cual pudo permitir el ingreso indeterminado de agua, sumado a esto las malas condiciones del tiempo reportadas en la zona." (Cursiva y subrayado fuera del texto)

### 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 Buenaventura 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 Bahía Solano y el Capitán de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran 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 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; 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.” (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Ahora bien, con el fin de realizar un análisis de los hechos que dieron origen a la presente investigación se citaran las siguientes pruebas:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano el día 15 de diciembre de 2012 por el señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN en calidad de Capitán de la nave “CLAUDIA ALEJANDRA”, en la cual relato los siguientes hechos

(...)

“La salida de nosotros del muelle de jurado fue a las 14:35 salí a la bocana a las 15:05 minutos, el barco estaba con 600 galones de acpm, 450 galones de gasolina en la parte de adelante del depósito, se llevaban 150 cajas aproximadamente de botellas de cerveza vacías, junto con 16 pasajeros y 06 tripulantes, corrimos aproximadamente 2 horas para llegar al faro de cabo marzo, entramos por la piedra las pavas, giramos a la izquierda para fondearnos en torales con espera de madrugar a las 5 de la mañana a cargar en CHAGUERA, pasando por la punta de faro al acuario se nos vino una ola inesperada de improviso y nos cantío el barco para el lado de babor y al voltear al lado de estribor se fue el barco, y yo me quede pegado al timón inmóvil y yo miraba a la puerta de salida por encima de mí, cuando el agua me llegó al pecho, ya busque la salida para flote, ya quedamos en espera de que alguien nos fuera a socorrer, unos pescadores nos alzaron a ver dieron la vuelta para socorrernos. (Folio 20)” (...) (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se concluye que, el 13 de diciembre de 2012 la nave “CLAUDIA ALEJANDRA”, mientras esperaba fondeada para poder cargar en CHANGUERA una ola escoro la nave, por lo tanto se puede demostrar que en efecto el siniestro a que tuvo lugar fue el naufragio y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, 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.

<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.

De tal manera, que basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable 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.

Teniendo en cuenta lo anterior, es preciso realizar un análisis en la presunta responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio, por lo cual se citaran las siguientes pruebas

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano el día 15 de diciembre de 2012 por el señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN en calidad de Capitán de la nave “CLAUDIA ALEJANDRA”, en la cual relato los siguientes hechos:

“(…)

*PREGUNTADO: Sírvase manifestar las condiciones de lastre del buque a la salida del muelle de jurado y durante su navegación.*

*CONTESTADO: El barco no se le pudo echar lastre de agua de mar por motivo de que se traía 450 galones de gasolina en el depósito de la parte de adelante, que por motivo de no tener donde dejarlo, se vio en la necesidad de salir en esas condiciones.* (Cursiva y subrayado fuera del texto)

(…)

*PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho si conoce qué medidas se toman cuando el buque esta sin carga.*

*CONTESTADO: Lastrarlo.*

*PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este si en este viaje se tomó la medida de llenar el buque con lastre con agua de mar.*

*CONTESTADO: por el motivo que no se tenía en donde lastrarlo porque el tanque de lastre estaba ocupado con la gasolina.*

*PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho quien ordena el lastre del buque.*

*CONTESTADO: yo*

*PREGUNTADO: considero que el buque llevaba suficiente lastre para el viaje*

*CONTESTADO: negativo, no era suficiente para el lastre de ese barco. (...)* (Cursiva y subrayado fuera del texto)

---

<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

De lo anterior se permite concluir que, el señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN en calidad de Capitán de la nave "CLAUDIA ALEJANDRA" tuvo un exceso de confianza, por cuanto él sabía las condiciones propias de la nave sobre todo el día de los hechos, como se describió en líneas anteriores y sabía que el buque debía ser lastrado para tener la estabilidad necesaria y que la misma estuviera en buenas condiciones de navegabilidad y aun así no lo hizo colocando en riesgo la seguridad marítima y la vida humana en el mar, por los motivos expuestos se procederá a confirmar este punto en la parte considerativa de este proveído.

### AHORA BIEN SOBRE LAS CONDICIONES METEOMARINAS

Al referirse sobre las condiciones meteomarinas que se presentaron el día de los hechos, se tiene que:

- Informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), (folio 84 al 87), en el cual mencionó que:

" (...)

*Pronostico para el día 13 de diciembre de 2012*

*ÁREA COSTERA: se espera cubierto con lluvias moderadas durante el transcurso del día. Temperatura mínima 23.0°C y temperatura máxima 27.0°C. El viento será predominante de la dirección sur con velocidades de 7 a 12 nudos (flojo a bonancible)*

*ÁREA MARÍTIMA: el viento será de dirección sur en horas de la mañana rolando hacia el sureste por la noche con velocidades de 15 a 20 nudos (bonancible a fresquito). La altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tráfico de embarcaciones menores (...)"*

Conforme a lo anterior, se evidencia que las condiciones meteomarinas no impedía la navegación, es decir, se podía navegar extremando tomas las medidas de seguridad.

En este punto es preciso citar nuevamente lo establecido en el informe pericial rendido por el señor JORGE ELIECER BOLAÑOS, en el cual menciona "(...) las bodegas de la proa no tiene tapan lo cual pudo permitir el ingreso indeterminado de agua (...)", lo que lleva a concluir que el Capitán tampoco se percató de revisar que todas las posibles vías de agua de la nave "CLAUDIA ALEJANDRA" estuvieran cerradas.

## 2. AVALUÓ DE DAÑOS

Respecto a este punto generado por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de estos.

Por ello y atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar pruebas, y para citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

### 3. VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

En cuanto a la violación a normas de Marina Mercante, el Despacho encuentra que el señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN en calidad de la nave "CLAUDIA ALEJANDRA" no es responsable de transgresión a la normas de Marina Mercante, teniendo en cuenta que el Capitán, la tripulación y la nave se encontraba habilitada por la Autoridad Marítima para la prestación del servicio de cabotaje, teniendo en cuenta que tenía todos los certificados vigentes.

4. Finalmente, es pertinente indicar que en las declaraciones obrantes en el expediente se demostró que como consecuencia del siniestro marítimo investigado se perdió la totalidad de la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA", y no obra constancia de su refluotamiento posterior, en virtud de ello, se verificó la base de datos de naves de la Subdirección de Marina Mercante, advirtiéndose que la última renovación de certificados se efectuó el 10 de abril de 2012 y hasta la fecha de emisión de esta decisión no se han renovado sus certificados, razón por la que se incluirá un artículo en el que se ordenará la cancelación de la matrícula de la citada nave.

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

### **RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°. CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 28 de febrero de 2018, proferida por el Capitán de Puerto Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR** un artículo a la decisión de primera instancia del 28 de febrero de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Una vez en firme la presente decisión la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, procederá a remitir al puerto de matrícula los soportes respectivos, a fin de que se proceda a cancelar el certificado de matrícula No. MC-01-293, correspondiente a la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA", de acuerdo a lo dispuesto en la parte motiva de la presente decisión."

**ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Bahía Solano el contenido de la presente decisión al señor ELADIO ESTUPIÑAN YESQUEN Capitán de la motonave "CLAUDIA ALEJANDRA", y al señor ARBEY ESTIBEN RIASCOS en condición de Armador de la citada motonave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

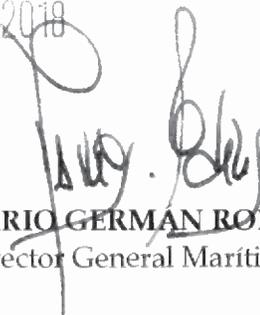
**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto

137

de Bahía Solano 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.

21 NOV 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo