

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 11012013005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MENCHITO" de bandera Colombiana, ocurrido el 30 de mayo de 2013, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura, mediante aviso del Responsable Control de Tráfico Marítimo de la jurisdicción, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MENCHITO", el día 4 de junio de 2013, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura, el día 31 de marzo de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable al señor RENÉ VIRGILIO MARTÍNEZ AUDIVERT del siniestro marítimo naufragio, en calidad de Capitán de la nave "MENCHITO".

Así mismo, declaró al señor RENÉ VIRGILIO MARTÍNEZ AUDIVERT en condición de Capitán de la nave "MENCHITO" responsable por violación de normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción de tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a dos millones sesenta y ocho mil trescientos sesenta y dos pesos m/cte (\$ 2'068.362.), pagaderos en forma solidaria con el señor HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de Propietario de la citada nave.

3. 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

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas arrimadas al proceso, se tiene que lo ocurrido el día 30 de mayo de 2013, mientras realizaba el trayecto de Buenaventura y Pizarro, entre Maguipi y culebarco fue que hubo un aparente desprendimiento del serpentín que originó una vía de agua lo cual ocasionó el naufragio de la nave "MENCHITO".

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

#### 1. EN CUANTO AL SINIESTRO MARÍTIMO

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 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 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 Buenaventura el día 20 de junio de 2013 por el señor RENE VIRGILIO MARTÍNEZ AUDIVERT, Capitán de la nave "MENCHITO", de la cual se puede extraer lo siguiente:

*"(...) Zarpamos de Buenaventura de la Palera el 30 de mayo a las tres de la tarde, nos reportamos en la estación de tráfico marítimo que salíamos con destino a Orpua, Belén y de ahí salíamos para entrar a Pizarro. Me autorizaron que podíamos navegar, a la cuatro me reporte nuevamente cuando estábamos al frente de la torre y nos dieron salida libre, que podíamos navegar. Pasamos la Bocana a las seis de la tarde, seguimos la ruta hacia el norte llegamos a las ocho de la noche a Maguipi, ya frente de culebarco fue que nos percatamos que la lancha se estaba hundiendo, nos regresamos, dimos la vuelta hacia dentro de nuevo. Exactamente no puedo decir que fue a tal hora, pero a las ocho y media llamé al administrador, Rodrigo Rico, que teníamos problemas que la lancha se estaba hundiendo que avisara a Guardacostas lo que nos estaba sucediendo, nosotros no llamamos a Guardacostas porque en el momento que nos dimos cuenta que se estaba hundiendo la lancha la conexión eléctrica va pegada a la batería y esa batería quedaba en el piso de la lancha, cuando nos enteramos que las baterías estaban anegadas, que ya no había como comunicarse porque la electricidad ya no funcionaba porque se habían mojado, por eso me reporté con el administrador por teléfono. En ese momento fue que él se quedó callado y yo creo que fue ahí que llamó al doctor Palacios, yo supongo eso, cuando él ya volvió a salir al aire que nos volvió a llamar ahí fue cuando yo le avise que no había nada que hacer, la lancha ya se estaba hundiendo. En ese momento largué dos bengalas de auxilio. Los que estaban en el puesto de Maguipi vieron esas bengalas, porque cuando llegamos allí ellos nos lo confirmaron. En ese momento nosotros cuando vimos que se estaba entrando el agua a la lancha tratamos de achicar con balde porque ya no había energía en la lancha, para ver si podíamos llegar a una parte donde hubiera más seguridad para ver como meternos en una playa, pero de tanta gravedad del agua que entraba no se pudo hacer nada, ahí llevábamos unos tambores de combustible en la cubierta, todos esos tambores tuvimos que cortar la soga y arrojarnos al agua, pero de ninguna forma la lancha de levantó, el agua que entraba por el serpentín, que fue el que se desprendió, era mucha, entraba demasiada agua, por eso nos hundimos . (...)"*  
(Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se concluye que, el 30 de mayo de 2013, la nave "MENCHITO" mientras realizaba el trayecto de Buenaventura y Pizarro, entre Maguipi y Culebarco hubo un aparente desprendimiento del serpentín, razón por la cual produjo una vía de agua de gran tamaño, por lo tanto se puede demostrar que el siniestro a que tuvo lugar fue el naufragio de la nave en mención, y que este 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.

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.

#### SOBRE LAS CONDICIONES METEOMARINAS

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

- En el informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico allegado a la investigación el 10 de julio de 2013 (folio 32 y 35), en el que se puede analizar que para el día de los hechos se considera que

---

<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

las condiciones meteomarinas no generaban ningún riesgo para la navegación.

- Declaración del señor RENÉ VIRGILIO MARTÍNEZ AUDIVERT, en condición de Capitán de la nave "MENCHITO", en la cual relató los siguientes hechos:

*"Nosotros no nos fuimos a pique por mal tiempo, ni por ola, fue por el serpentín se desprendió de la base de la máquina y por ahí entró el agua"* (Cursiva y subraya fuera del texto)

## 2. EN CUANTO A VALUÓ DE DAÑOS

Respecto a este punto generado por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MENCHITO" 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. EN RELACION VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la nave "MENCHITO", se trasgredió las siguientes normas:

- El numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015: Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de este son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.

Lo anterior, se deriva de las atribuciones y responsabilidades que tiene el Capitán por ser el jefe superior del gobierno y dirección de la nave.

- El artículo 131 del Decreto - Ley 2324 de 1984 de 1984: Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, su no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del

registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Teniendo en cuenta que uno de las responsabilidades de la Dirección General Marítima, es proteger la seguridad marítima en el mar, y con el fin de cumplir con ello, es necesario que las personas que quieran hacerse a la mar, cumplan con todos los requisitos exigidos para ello.

- El numeral 11 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015: Tener a bordo, vigentes, todos los certificados y documentos nacionales e internacionales que le correspondan a la nave y presentarlos a las Autoridades Nacionales o Internacionales competentes cuando estas lo soliciten.

Siguiendo lo anterior, y con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar, tanto de las personas a bordo, como de terceros, se requiere por parte de la Autoridad que al momento de ser requerido la nave y la tripulación presenten todos los documentos vigentes, con el fin de verificar que no hay riesgo a la seguridad en la navegación.

- El numeral 7 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015: No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada.

Con el fin de conocer y comprobar la idoneidad del personal que se encuentra en la nave, en caso de la ocurrencia de un siniestro marítimo, es necesario que el Capitán, Armador y/o Agente Marítimo reporte ante la Dirección General Marítima el ingreso a la nave, teniendo en cuenta que se debe proteger a la persona incluso cuando se está a bordo.

- El literal b) del numeral 1 del artículo 2 de la Resolución 520 de 1999: Mantener a bordo y vigentes, en todo momento los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u Organización Reconocida, según el caso específico.

Son requeridos con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar, conforme a lo descrito en líneas anteriores.

En consecuencia, este Despacho confirmará la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de marzo de 2016.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 31 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor RENE VIRGILIO MARTINEZ AUDIVERT, Capitán de la motonave "MENCHITO", al señor HERNANDO PALACIOS ASPRILLA en condición de Propietario 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 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

28 SEP 2018

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