

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C.

30 SET. 2013

292010101141  
✓

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del veinte (20) de enero de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de colisión de la motonave "LINA MARGARITA" y lancha "CHABELIS", ocurrido el veintitrés (23) de julio de 2006, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. El 23 de julio de 2006, el señor TF OSCAR ANDRÉS CORDERO G., Comandante del Bote Interceptora II de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, presentó protesta en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, por el accidente ocurrido entre las motonaves antes mencionadas.
2. El 24 de julio de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta ordenó la apertura de la investigación correspondiente, decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 7 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró cerrada la investigación y corrió traslado a las partes para que presentaran alegatos de conclusión.
4. El veinte (20) de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta, profirió fallo de primera instancia.
5. El 24 de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a la Dirección General Marítima en vía de consulta, conforme a lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

##### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

##### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en el fallo de primera instancia (folios 99 al 102 del expediente).

#### DECISIÓN

El veinte (20) de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta, profirió el fallo de primera instancia dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de colisión, declarando la culpa y responsabilidad del señor MAX ENRIQUE GONZÁLEZ RINCÓN, motorista de la lancha "CHABELIS", distinguida con la matrícula CP3-0536-B, solidariamente con su armador; indicó que el motorista de la citada lancha incurrió en violación de normas de Marina Mercante y ordenó sancionar al citado motorista con multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a la suma de un millón treinta mil (\$1.030.000,00) pesos M/cte.

De igual manera, fijó el avalúo de los daños y reparación de la lancha "CHABELIS" en trescientos mil (\$300.000,00) pesos.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### CASO CONCRETO

De acuerdo con el informe presentado por el señor TF OSCAR ANDRÉS CORDERO G., Comandante del Bote Interceptora II de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, siendo las 13:30 horas del 23 de julio de 2006, al efectuar patrullaje durante la celebración de la Virgen del Carmen, desde Taganga a Playa Blanca, la embarcación de nombre "CHABELIS", matrícula CP3-0536-B de casco color blanco, con líneas azules en fibra de vidrio, que estaba al mando del señor MAX ENRIQUE GONZÁLEZ RINCÓN, colisionó a la embarcación de nombre "LINA MARGARITA", sin número de identificación, de casco color verde, la cual se encontraba al mando del señor CARLOS NERY, presentándose el volcamiento o naufragio de la embarcación "CHABELIS" y heridas superficiales a las menores de edad Angela Patricia y Andrea Carolina Matos Castro, al igual que a Dana Vanesa Manjarrez Matos, las cuales se encontraban a bordo de la primera lancha nombrada, siendo la segunda motonave inmovilizada. Así mismo, se le impuso el respectivo reporte de infracción por los códigos 031 y 039, los cuales corresponden a la Resolución No. 128 de 2001.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió el auto del 24 de julio de 2006 ordenando la apertura de la investigación. Igualmente, decretó y ordenó la práctica de las pruebas conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos.

Como se mencionó anteriormente, el veinte (20) de enero de 2010 el Capitán de Puerto de Santa Marta, profirió el fallo de primera instancia dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por el siniestro marítimo de colisión, declarando la culpa y responsabilidad del señor MAX ENRIQUE GONZÁLEZ RINCÓN, motorista de la lancha "CHABELIS", distinguida con la matrícula CP3-0536-B, de manera solidaria con su armador. Simultáneamente, indicó que el motorista de la citada lancha incurrió en violación de normas de Marina Mercante y dispuso sancionar al citado motorista con multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a la suma de un millón treinta mil (\$1.030.000,00) pesos M/cte.

De igual manera, fijó el avalúo de los daños y reparación de la lancha "CHABELIS" en trescientos mil (\$300.000,00) pesos.

Así las cosas, el Despacho encuentra procedente referirse a algunos aspectos sustanciales y procesales que sirvieron de sustento al Capitán de Puerto de Santa Marta, para proferir fallo de primera instancia. Así mismo, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En primera medida, es procedente señalar que el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, prevé expresamente que los fallos de primera instancia, serán consultados al Director General Marítimo, cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que sea necesario escuchar a las partes interesadas.

Al hacer el examen del expediente se encuentra que el auto de apertura de investigación fue notificado a las partes relacionadas con la lancha "LINA MARGARITA", quienes acudieron a la citación prevista para el efecto, más no a las partes representativas de la lancha "CHABELIS" (motorista y propietario), quienes no acudieron al Despacho, habiendo sido convocados para ello a través del oficio No. 1069 del 25 de julio de 2006 (folio 30), el cual fue recibido personalmente por el señor CECILIO CANTILLO MATOS, quien fue delegado por el propietario de la lancha para reclamarla cuando estaba retenida en Guardacostas, según el escrito del 26 de julio de 2006 (folios 31 y 32).

No obstante, se observa que la secretaria sustanciadora de la Capitanía de Puerto de Santa Marta efectuó la notificación del auto de apertura conforme lo dispone el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, fijándose el estado el 24 de junio de 2006 (folio 14). Vale precisar que el artículo en cita advierte que cualquier conducta que permita suponer el conocimiento de la práctica de la diligencia (primera audiencia), excusará la necesidad de la notificación personal.

Adicionalmente, con oficio No. 1078 del 1 de agosto de 2006, se le informó al propietario de la lancha "CHABELIS", que mediante auto de dicha fecha se aplazó la primera audiencia para el día 10 del mismo mes y año.

El 8 de julio de 2008 (folios 47 a 59) se recibió en la Capitanía el informe rendido el 7 del mismo mes y año, por el señor CARLOS A. ANZOLA MARTÍNEZ, perito, de tal manera que con auto del 23 de julio de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta, fijó fecha para la audiencia en la que se presentaría el informe pericial el 30 de julio de 2008, anunciándosele tal hecho al propietario de la nave "CHABELIS", con el oficio No. 14200801327 del 30 de julio de 2008, pero la diligencia fue aplazada para el 19 de agosto de 2008, en razón a que no se había notificado en debida forma al señor JOSÉ FERNÁNDEZ DE LUQUE, propietario de la lancha antes nombrada, procediéndose a enviarle el aviso correspondiente, con el oficio No. 14200801362 del 6 de agosto del mismo año (folio 80), lo cual consta en la guía de la empresa de correos "SERVIENTREGA" (folio 78). Al propio tiempo, se hizo la notificación del auto del 30 de julio de 2008 (folio 87) por estado fijado el 13 del mismo mes y año.

Agotado lo anterior, el 19 de agosto de 2008, se realizó la segunda audiencia donde se corrió traslado a las partes del informe rendido por el perito. A dicha diligencia asistieron las partes relacionadas con la lancha "LINA MARGARITA", el perito y los funcionarios de

la Autoridad Marítima, pero no comparecieron el propietario, ni el motorista de la lancha "CHABELIS".

El 7 de noviembre de 2008 el Capitán de Puerto profirió el auto de cierre y ordenó correr traslado a las partes para alegatos de conclusión, siendo comunicada la decisión a las partes, pero únicamente acudieron a la diligencia los representantes de la lancha "LINA MARGARITA", más no el propietario y motorista de la lancha "CHABELIS", a quien se le informó con oficio No. 14200802069 del 7 de noviembre del mismo año, enviado por "SERVIENTREGA" (folio 94), procediéndose paralelamente a realizar la notificación por estado, el cual fue fijado el 19 de noviembre de 2008 (folio 98).

Con fundamento en los medios probatorios disponibles (declaraciones de parte, pericial y documental), el 20 de enero de 2010, se profirió el fallo de primera instancia. En consecuencia, se enviaron las comunicaciones de rigor para la notificación, pero sólo acudieron las partes de la lancha "LINA MARGARITA", permaneciendo ausente el propietario y motorista de la lancha "CHABELIS", pese a que se le envió la citación al señor JOSÉ FERNÁNDEZ DE LUQUE, existiendo la constancia respectiva en el expediente (folio 123), por lo tanto se procedió a hacer la notificación por edicto, conforme lo prevé el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dispone que el fallo de primera instancia debe contener lo siguiente: La motivación, declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto al accidente o siniestro investigado, determinación del avalúo de los daños y la sanción o multa al comprobarse la violación de normas que regulan las actividades marítimas. Cabe anotar, que el fallo del 20 de enero de 2010, prevé lo anterior y además señala los recursos que proceden.

En el fallo de la referencia se establecieron las circunstancias de orden técnico y náutico, en el sentido que el día de los hechos (23 de julio de 2006 a las 13:00 horas), las condiciones meteorológicas eran apropiadas, toda vez que existía amplia visibilidad, la altura de las olas era de 0.30 metros y el viento tenía dirección noreste.

Se concluyó que la lancha "CHABELIS" no contaba con la documentación requerida para navegar y en el momento de la inspección tenía la dirección desde la consola, sólo poseía la aceleración y parada del motor. La dirección se hacía de manera manual desde el motor y era gobernada por dos personas, una en la aceleración y otra en el timón.

Desde el punto de vista de la conducta técnica y náutica de los involucrados en el siniestro, se evidenció que el motorista de la lancha "CHABELIS" el señor ENRIQUE GONZÁLEZ RINCÓN, omitió verificar el estado de la documentación, no tenía licencia de navegación, pese a ello estaba facultado para manejar embarcaciones menores de 10 toneladas de registro bruto y en el momento previo al acontecimiento realizó maniobras riesgosas, poniendo en riesgo la seguridad de las naves y la integridad de las personas que se encontraban a bordo.

Los daños de la lancha "CHABELIS" fueron estimados en trescientos mil pesos, los cuales cubrirían la limpieza y mano de obra, pues ésta recibió agua salada en sus partes internas.

De otra parte se tiene, que la primera instancia sustentó el fallo en el análisis de las pruebas, basándose en los criterios de la sana crítica y con observancia, además del artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, que trata de la presunción de confesión, pues la parte interesada no compareció a las diligencias a las que fue citado. Al propio tiempo, con base en lo reglado en el Convenio Internacional de Abordajes, aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981, donde se contemplan las reglas de responsabilidad, vigilancia, riesgos y maniobras para evitar abordajes, así como la conducta los buques que se encuentran a la vista y señales de advertencia que se deben tener en cuenta al navegar.

El Capitán de Puerto de Santa Marta concluyó que el hundimiento de la lancha "CHABELIS" se pudo haber presentado por el ingreso de agua a su interior y las maniobras ejecutadas por el motorista, que generaron su volcamiento, por lo tanto la responsabilidad del hecho fue atribuida al motorista y al propietario y/o armador, con base en la culpa náutica (Art. 1495 del Código de Comercio), dadas las obligaciones que se generan en cuanto gobierno y dirección de la nave. Además, se fundamenta en la negligencia e imprudencia, que hacen relación a la falta de previsibilidad de lo previsible, ya sea de manera consciente o inconsciente, como quiera que en el caso particular no se dieron los requisitos legales de caso fortuito o fuerza mayor que prevé el Código Civil.

Lo anterior, en concordancia con la solidaridad legal prevista en el numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio, donde el armador responde civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

De otra parte, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo presente en el fallo lo relacionado con las posibles violaciones de normas de Marina Mercante, toda vez que el artículo 48 de la Ley 836 de 2003, lo prevé expresamente, en concordancia con los artículos 76 y 80 ibídem, que aluden a la competencia y sanciones correspondientes, ultimando como tal una multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que estarían acorde con los resultados del siniestro.

Es de reiterar lo anotado por el fallador de primera instancia, en el sentido que la presunta violación de normas de Marina Mercante tiene un componente de orden Contencioso Administrativo que se complementa con la investigación jurisdiccional del siniestro marítimo que está regulada de manera especial en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Es de aclarar, que en caso de que los declarados responsables no paguen la multa impuesta, la Capitanía de Puerto procederá a adelantar el trámite de cobro coactivo en los términos de lo dispuesto de la Resolución No. 0546 de 2007, emanada del Ministerio de Defensa Nacional.

Así pues, este Despacho confirmará el fallo de primera instancia del 20 de enero de 2010, con fundamento en los considerandos anteriormente descritos.

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

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 20 de enero de 2010, proferido por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a lo expuesto en la parte considerativa de esta providencia.

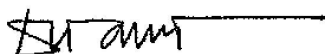
**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente el contenido del presente fallo a las partes interesadas, por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, entre ellas: El Doctor OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, Apoderado de la propietaria y motorista de la lancha "LINA MARGARITA", el señor COSME ABEL MATTOS RODRÍGUEZ, Representante Legal de la Cooperativa "VIAJE SEGURO", al señor JOSÉ DE JESÚS FERNÁNDEZ DE LUQUE, Propietario de la Lancha "CHABELIS" y al señor MAX ENRIQUE GONZÁLEZ RINCÓN, de la lancha antes nombrada, conforme a 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 San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 SET. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo