



Bogotá, D.C.,

19 SET. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 14012005-008
Sujetos Procesales: Propietaria moto marina "DANNYELA"
Propietaria bicicleta marina "POPEYE SIETE"
Clase de Siniestro: Abordaje.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de fecha 10 de agosto de 2009, proferido por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión, seguida en contra de las señoras LEIDYS MEJÍA CHICA, propietaria de la moto marina DANNYELA y MARITZA DURÁN DUARTE, propietaria de la bicicleta marina POPEYE SIETE, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe recibido el día 21 de noviembre de 2005, el inspector de naves y playa de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, comunicó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, la colisión ocurrida entre la moto marina DANNYELA y la bicicleta marina POPEYE SIETE, el día 19 de noviembre de 2005.
2. El día 28 de noviembre de 2005, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y se fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de fallo del 10 de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró responsable a las señoras LEIDYS MEJÍA CHICA, propietaria de la moto marina DANNYELA y MARITZA DURÁN DUARTE, propietaria de la bicicleta marina POPEYE SIETE, por el siniestro marítimo de colisión, ocurrido el día 19 de noviembre de 2005.

Así mismo, las declaró responsables por violación de las normas de Marina Mercante y en consecuencia les impuso a título de sanción una multa de dos (02) y un (01) salarios mínimos legales vigentes, respectivamente.

4. Mediante escrito recibido el día 08 de septiembre de 2009, la señora MARITZA DURÁN DUARTE, propietaria de la bicicleta marina POPEYE SIETE, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación.

/12

5. A través de auto del 24 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta, rechazó de plano el recurso interpuesto por la señora MARITZA DURÁN DUARTE, por indebida representación.
6. Mediante escrito recibido el 3 de diciembre de 2009, la señora MARITZA DURÁN DUARTE, propietaria de la bicicleta marina POPEYE SIETE, presentó recurso de queja en contra del auto de fecha 24 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
7. El día 25 de junio de 2010, el Director General Marítimo confirmó la decisión del 24 de noviembre de 2009.

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 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el informe presentado por el señor TA. JOVANIS GAMERO HERNANDEZ, Inspector de Naves y Playas de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"El día 19 de noviembre de 2005 aproximadamente a las 10:30 horas, en el sector sur del Rodadero, se presentó una colisión entre la moto marina DANNYELA con matrícula CP04-0795-B de propiedad de LEIDYS MEJÍA CHICA y la bicicleta marina POPEYE SIETE con registro CP04-019-BM de propiedad de RAMONA LAFAURIE DE CAICEDO, según información del señor DANIEL OJEDA administrador de la moto marina DANNYELA el accidente se ocasionó debido a que el turista JOSE EDUARDO NOVA, golpeo a la bicicleta marina en referencia, causándole golpes al menor de edad que se encontraba a bordo de la bicicleta POPEYE SIETE, a la bicicleta le hizo una fisura en la popa del lado de estribor, de aproximadamente 50 centímetros de largo.

Luego del accidente, el menor de edad fue llevado a la clínica La Milagrosa donde se le realizaron estudios médicos sin novedad, dándole de alta al poco tiempo. Referente a los daños materiales de la bicicleta marina, de común acuerdo entre el turista, el encargado de la moto marina y la administradora de las bicicletas marina MARITZA DURÁN DUARTE, conciliaron quedando que le pagaran los arreglos de la bicicleta".

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el material probatorio obrante en el expediente, el día 19 de noviembre de 2005 siendo las 10:30 am, en el sector sur del Rodadero, la moto acuática DANNYELA impacto contra la bicicleta marina de nombre POPEYE SIETE, ocasionando lesiones leves en el menor de edad

159

que se encontraba a bordo y en la estructura de dicho artefacto naval, específicamente una fisura de aproximadamente cincuenta (50) centímetros en la popa y en el costado de estribor.

Igualmente, se estableció que el abordaje no fue el resultado de una falla mecánica, pues aparentemente la moto acuática DANNYELA ingreso de manera imprudente, al corredor autorizado para la navegación de las bicicletas marinas.

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 para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto a los aspectos sustanciales, se hace necesario hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, señala que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales en la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

Atendiendo a dicha definición, a pesar de que el mencionado artículo consagra de manera enunciativa una lista de siniestros, se tiene que "la colisión" no se encuentra ahí referenciada.

Ligado a ello, se tiene que de acuerdo con los convenios internacionales suscritos por Colombia, que se convierten en ley nacional a partir de su ratificación y los demás tratados internacionales no ratificados, el choque entre dos buques, artefactos navales o naves, se denomina "abordaje".

De igual manera el Código de Comercio Colombiano, al referirse a los riesgos y daños en la navegación marítima, dedica el Capítulo II del Título IV a tratar el siniestro marítimo de abordaje (artículo 1531 a 1539).

A su turno la Resolución M.S.C. 255(84) "Código para la Investigación de los Siniestros y Sucesos Marítimos", señala que se consideran siniestros marítimos:

2.9 Siniestro marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

5. la varada o avería importante de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;"

Así pues, a efectos de armonizar la parte resolutive del fallo consultado, con la terminología marítima, se entenderá que el siniestro marítimo a que hubo lugar fue el abordaje entre la moto acuática DANNYELA y la bicicleta marina POPEYE SIETE.

107

De otro lado, es de anotar que por tratamiento jurisprudencial, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, es decir, que exista un resultado dañoso.

En este sentido la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, señaló los criterios de la responsabilidad objetiva a tener en cuenta, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañosos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...)). (Subrayas fuera de texto).

Del anterior extracto, se desprende que sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

En el caso bajo estudio, no se demostró ninguno de los fenómenos exonerativos antes descritos y en virtud de ello, se mantuvo la presunción de responsabilidad de que trata el artículo 2356, máxime, cuando existen pruebas que demuestran el daño sufrido por la bicicleta marina POPEYE SIETE, como resultado del abordaje entre dicho artefacto naval y la moto marina DANNYELA.

En razón de ello, dicha presunción se debe cernir sobre el capitán u operador de la moto marina, pues fue éste quien desarrollo la actividad catalogada como peligrosa, no obstante, en el caso bajo examen, se declaró responsable a la propietaria y armadora de la precitada moto náutica, sin que se vinculara al proceso al turista que la operaba al momento de los hechos.

Por ello, es preciso aclarar que la responsabilidad endilgada al armador, deriva de la responsabilidad solidaria que prevé el numeral 2º del artículo 1482 del Código de Comercio, que a continuación se transcribe:

"Artículo 1478.- Son obligaciones del armador:

2. *Responder civilmente por las culpas del capitán, del practico o de la tripulación, (...)"*

15

Es claro entonces que, la responsabilidad del armador frente a las culpas del capitán, devienen de la posición de garante que éste tiene respecto del cumplimiento de las obligaciones a cargo del otro, en otras palabras, el capitán es responsable por la realización material de la actividad peligrosa, mientras que el armador responde solidariamente en el pago de la multa, por omitir su deber de vigilancia y control.

Es de notar que, conforme a las declaraciones rendidas en la audiencia de fecha 1 de diciembre de 2005, la propietaria de la bicicleta marina POPEYE SIETE y el administrador de la moto marina DANNYELA, informaron que ésta última fue alquilada a un turista, que en una operación imprudente ingresó a la zona autorizada para la navegación de la bicicletas marinas, ocasionando así el siniestro que hoy nos ocupa.

No obstante, visto el expediente contentivo de la investigación del siniestro, se observa que el motorista de la moto marina DANNYELA, no fue plenamente identificado y por ello tampoco se vinculó a la investigación.

Al respecto, es de recordar que tratándose del grado jurisdiccional de consulta, este Despacho debe proferir la decisión de plano, imposibilitándose así la plena identificación del agente responsable del siniestro marítimo bajo estudio, por lo cual se revocará el artículo primero de la decisión consultada.

De otro lado, tratándose de la violación a las normas de Marina Mercante, quedó demostrado que la señora LEIDYS MEJÍA CHICA, faltó a las obligaciones que le asistían en su calidad de armadora de la moto marina DANNYELA, pues debía impartir las instrucciones necesarias para el adecuado gobierno de la nave, conforme a lo preceptuado en el numeral 4° del artículo 1477, abajo transcrito.

"4. Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para la administración durante el viaje"

No obstante lo anterior, la potestad que tiene la Capitanía de Puerto para sancionar la violación de las normas de Marina Mercante, caduca a los tres años contados desde el día en que se produjo la violación, tal como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, así:

"Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducara a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas".

En el caso bajo examen, los hechos ocurrieron el día 19 de noviembre de 2005 y la sentencia de primera instancia fue proferida el día 10 de agosto de 2009, es decir, más de tres años después de la ocurrencia de los hechos, comprobándose de esta manera que operó el fenómeno de la caducidad de la potestad sancionatoria, respecto de la violación a normas de Marina Mercante que se cometieron con ocasión del siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre la moto marina DANNYELA y la bicicleta marina POPEYE SIETE.

Como consecuencia de lo anterior, este Despacho revocará la sentencia del 10 de agosto de 2009, toda vez que habiendo operado el fenómeno de la caducidad a la fecha en que se profirió la precitada sentencia, el Capitán de Puerto de Santa Marta había perdido la facultad para imponer sanción alguna por la violación a las normas de Marina Mercante.

13

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR la sentencia del 10 de agosto de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a las señoras LEIDYS MEJÍA CHICA, identificada con la Cedula de Ciudadanía N° 52.082.449 y MARIIZA DURÁN DUARTE, identificada con la Cedula de Ciudadanía N° 36.556.151, propietarias de la moto marina DANNYELA y la bicicleta marina POPEYE SIETE, respectivamente, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

19 SET. 2014



Contraalmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo