

Procede el despacho a resolver en consulta, el fallo de primera instancia del 25 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación adelantada con ocasión del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ISLA DORADA II", de bandera colombiana, con matrícula CP-02-189 y desaparecimiento de un tripulante, ocurrido en su jurisdicción el 30 de enero de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 31 de enero de 2005, el señor LUIS MARIANO BUITRAGO GARCÉS, informó al Capitán de Puerto de Tumaco que el 30 de enero del citado año, la motonave "ISLA DORADA II", naufragó mientras se encontraba en faena de pesca. Así mismo, que como producto del siniestro se produjo el desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, en su calidad de marinero de la citada nave.
2. El 1 de febrero de 2005, el Capitán de Puerto de Tumaco abrió investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 25 de marzo de 2008, el Capitán de Tumaco profirió fallo de primera instancia declarando como responsables a los señores SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA y JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, capitán de la motonave "ISLA DORADA II" y "JOSÉ MIGUEL", respectivamente, por el siniestro marítimo de naufragio y desaparecimiento de una persona que se encontraba a bordo de la motonave "ISLA DORADA II".

Adicionalmente, declaró responsable de infringir las normas de Marina Mercante al señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, capitán de la motonave "ISLA DORADA II" y se abstuvo de imponer algún tipo de sanción.

4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco envió el expediente a este despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, considerando que los hechos ocurrieron dentro de los límites establecidos en el literal d), artículo 2º de la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, el Capitán de Puerto de Tumaco, es competente para adelantar y fallar la presente investigación, en virtud de lo descrito en el Título IV del citado Decreto Ley.

ACTUACIÓN

En desarrollo de la investigación se decretaron y practicaron las siguientes pruebas:

DECLARACIONES

- Rendida el 10 de febrero de 2005, en audiencia pública por el señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, en calidad de capitán de la motonave "ISLA DORADA II", obrante a folios 18 y 19.
- Rendida el 15 de febrero de 2005, en audiencia pública por el señor ELOY ENRÍQUE DÍAZ, en calidad de tripulante de la motonave "ISLA DORADA II", obrante a folios 20 y 21.
- Rendida el 17 de febrero de 2005, en audiencia pública por el señor JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, en calidad de capitán de la motonave "JOSÉ MIGUEL", obrante a folios 29 y 30.
- Rendida el 17 de febrero de 2005, en audiencia pública por el señor JHON SÁNCHEZ CORREA, en calidad de capitán de la motonave "ISLA DORADA I", obrante a folios 30 y 31.
- Rendida el 17 de febrero de 2005, en audiencia pública por el señor CARLOS EDUARDO HENAO CAMPO, en calidad de administrador de la motonave "JOSÉ MIGUEL", obrante a folios 31 y 32.
- Rendida el 8 de abril de 2005, en audiencia pública por el señor LUIS MARIANO BUITRAGO GARCÉS, gerente de la sociedad Naves del Pacífico, agencia marítima de la motonave "ISLA DORADA II", obrante a folios 41 y 42.

DOCUMENTALES

1. Protesta presentada el 30 de enero de 2005, por el señor LUIS MARIANO BUITRAGO GARCÉS, informando al Capitán de Puerto de Tumaco, el naufragio de la motonave "ISLA DORADA II" y desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, tripulante de la lancha (folio 3).
2. Protesta presentada el 9 de febrero de 2005, por el señor JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, capitán de la motonave "JOSÉ MIGUEL" (folios 6 y 7).
3. Protesta presentada el 9 de febrero de 2005, por el señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, capitán de la nave "ISLA DORADA II" (folio 8).

103
86

4. Documento de zarpe expedido el 27 de enero de 2005, por el Capitán de Puerto de Tumaco, autorizando a la motonave "ISLA DORADA II", realizar faena de pesca en el océano pacífico colombiano por el término de 10 días (folio 9).
5. Certificado de capacidad máxima de transporte de combustible y lista de tripulación de la motonave "ISLA DORADA II" (folios 10 y 11).
6. Oficio del 10 de febrero de 2005, mediante el cual el Capitán de Puerto de Tumaco, le informó al Coordinador de la Unidad Seccional de Fiscalías de Tumaco, que como producto del naufragio de la motonave "ISLA DORADA II", se produjo el desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, quien se desempeñaba como marinero de la citada nave, con el fin de que se adelantaran las acciones pertinentes (folio 13).
7. Boletines de pronósticos meteorológicos del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, correspondientes a los días 29 y 30 de enero de 2005 (folios 46 y 47).

DECISIÓN

El 25 de marzo de 2008, el Capitán de Tumaco profirió fallo de primera instancia declarando como responsables a los señores SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA y JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, capitán de la motonave "ISLA DORADA II" y "JOSÉ MIGUEL", respectivamente, por el siniestro marítimo de naufragio y desaparecimiento de una persona que se encontraba a bordo de la motonave "ISLA DORADA II".

Así mismo, declaró responsable de infringir las normas de Marina Mercante al señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, capitán de la motonave "ISLA DORADA II" y se abstuvo de imponerle algún tipo de sanción.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, procede esta Dirección General a conocer en consulta la investigación por los siniestros marítimos, ocurridos en su jurisdicción.

En primer lugar, encuentra pertinente esta Dirección con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en la materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y

las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

"Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (Arts. 17 y 35 del Decreto 2324 de 1984), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º del C.C.A." (Cursiva y negrilla fuera de texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto de 12 de febrero de 1990, Expediente núm. 047, Actor: Sermar Ltda, Consejero ponente doctor Simón Rodríguez Rodríguez; Auto de 14 de febrero de 1990, Expediente núm. 203, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero ponente Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto de 14 de marzo de 1990, Expediente núm. 521, Consejero ponente doctor Samuel Buitrago Hurtado; y auto de 9 de mayo de 1996, Expediente 3207, Actora: Flota Mercante Gran Venezolana, Consejero ponente doctor Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

"Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Con base en lo anterior la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, expone 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 vió, 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.).

(...)

En concepto de esta Sala, el artículo 48 -Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccionales otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(...)

- Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos, son extrañas al control de la jurisdicción contencioso administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

- En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

- La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria, pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios." (Cursiva fuera de texto)

Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que se deposita en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales: En el presente caso y tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con siniestros marítimos.

- **Que la Ley, también en forma expresa, determine las materias respecto de las cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales:** La Dirección General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar investigaciones por siniestros marítimos.

Debe aclararse igualmente en ese sentido que el ejercicio de funciones jurisdiccionales en materias expresamente contenidas en la Ley, hace necesario el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto, puede concluirse sin lugar a dudas que en el caso específico de los siniestros marítimos, existe tal procedimiento especial, que regula la materia específica - Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 -.

- **Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos:** Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.

Como puede entonces colegirse la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal y por tanto, sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser motivados, debiendo hacer la **declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo.** Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

Debe entenderse que el pronunciamiento que sobrepase el marco citado adolece de nulidad y produce el fenómeno jurídico de la incongruencia, por exceder la competencia que le ha sido asignada a la Dirección General Marítima.

De otra parte, es de señalar que de conformidad con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984: *"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 y negrilla fuera de texto).

105
83

Así mismo, de acuerdo con el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la Organización Marítima Internacional, la Resolución A.849 (20), numeral 2.9 define siniestro marítimo como el *"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: 1. La muerte o lesiones graves de una persona; 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo; 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; 4. Los daños materiales sufridos por un buque; 5. La varada o avería del buque, o el hecho de que sea envuelto en un abordaje; 6. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque o de una persona; o 7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques (...)"* (Cursiva y negrilla fuera de texto).

CASO CONCRETO

Teniendo en cuenta el acervo probatorio recaudado a lo largo de la investigación se tiene que el 30 de enero de 2005, efectivamente ocurrió el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ISLA DORADA II" y en consecuencia, el desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, en su calidad de tripulante de la misma.

De los hechos da cuenta el señor LUIS MARIANO BUITRAGO GARCÉS, representante legal de la empresa NAVES DEL PACÍFICO, agencia marítima de la motonave "ISLA DORADA II", quien mediante protesta del 31 de enero de 2005, señaló:

"El día domingo 30 de enero del presente año, a las 4:00 horas de la mañana, estando en faena de pesca se hundió la lancha matriculada en la Capitanía de Puerto de Tumaco con el nombre de "ISLA DORADA II, matrícula No. CP-2-189, de propiedad de la empresa C.I. Isla Dorada Cía. Ltda., la cual viajaba con dos tripulantes al mando del capitán SEGUNDO IVÁN QUIÑONES y el marinero JAVIER ALEXIS CORTÉS (q.e.p.d), quien al parecer quedó atrapado en la lancha y al hundirse ésta, se lo llevó hasta el fondo del mar, sin que se haya podido rescatar." (Cursiva fuera de texto).

El señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, capitán de la nave "ISLA DORADA II", precisó que el 30 de enero de 2005, se hundió la lancha mientras estaba siendo remolcada por la motonave "JOSÉ MIGUEL", produciéndose el desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, quien se desempeñaba como tripulante.

En diligencia de versión libre, mencionó que al momento del siniestro, la motonave "JOSÉ MIGUEL" se encontraba remolcando cuatro lanchas y al hacer un relato de los hechos, dijo:

"El barco "JOSÉ MIGUEL" iba despacio, pero el tiempo estaba demasiado duro, cuando llegó la mar y se nos metió por delante de la embarcación, no nos dio tiempo para nada, el finado (sic) va parado al lado de la piola del espinel y yo le digo que se tire al agua porque la lancha va clavada a pique (...) Estuvimos en el sitio donde se hundió la lancha para ver si el finado (sic) flotaba pero fue imposible." (Cursiva fuera de texto).

Agregó que la lancha no tenía comunicación con el barco "JOSÉ MIGUEL" y no sabía si había algún vigía al momento del hundimiento.

Por su parte, el señor JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, en su calidad de capitán de la nave "JOSÉ MIGUEL", mediante protesta presentada el 9 de febrero de 2005, manifestó que el día de los hechos se encontraba remolcando la lancha "ISLA DORADA II" y aproximadamente en la posición 03° 03' 401" N - 78° 44' 271" W, se percataron del hundimiento de la lancha, producto de la fuerte marea y del desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, tripulante de la embarcación.

Expresó que adelantaron la búsqueda del tripulante, la que resultó fallida y posteriormente las acciones pertinentes para recuperar la nave, sin embargo el mal tiempo reinante, les impidió continuar con las actividades.

En audiencia pública rendida el 17 de febrero de 2005, precisó que al momento del siniestro se encontraba remolcando las lanchas "ISLA DORADA I", "ISLA DORADA II" y otras dos, de propiedad de los señores ARTURO ARAÚJO y TITO ARAÚJO.

Indicó que la lancha "ISLA DORADA I", contaba con salvavidas, anillos, chalecos, botiquín, extinguidor y luces de navegación.

El Capitán de Puerto de Tumaco, mediante fallo proferido el 25 de marzo de 2008, declaró como responsable del siniestro en estudio a los capitanes de las motonaves "ISLA DORADA II" y " JOSÉ MIGUEL". No obstante, este despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del naufragio, objeto de consulta.

A la luz del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial en cabeza de la Corte Suprema de Justicia, la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, lo cual, incide radicalmente en el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél y solo podrá exonerarse probando la existencia de un eximente de responsabilidad.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999, dijo:

"(...) La fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Entonces, en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que se debe realizar con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes o posteriores al ejercicio de la operación.

Ahora bien, para considerar un hecho como caso fortuito o fuerza mayor, la jurisprudencia y la doctrina nacional distinguen los siguientes elementos: a) *La inimputabilidad*, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho. b) *La imprevisibilidad*, cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito. c) *La irresistibilidad*, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En el caso concreto, es pertinente tener en cuenta que los señores SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA y JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, se encontraban desarrollando una actividad marítima, como capitanes de las lanchas "ISLA DORADA II" y "JOSÉ MIGUEL", respectivamente, por lo tanto, en virtud de lo anterior, pesa una presunción de culpa por los siniestros objeto de estudio, en donde se causó el hundimiento de la citada nave y el fallecimiento de un tripulante.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, el capitán es en todo momento y circunstancia, responsable directo de la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.

Del análisis de las pruebas aportadas al proceso, se tiene que el capitán de la motonave "ISLA DORADA II", reconoció que la misma, estaba siendo remolcada por la embarcación "JOSÉ MIGUEL", junto con tres lanchas más en difíciles condiciones de tiempo y no contaba con equipo de comunicaciones para informar las novedades al buque.

De otra parte, se observa que el señor JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, como jefe de la motonave "JOSÉ MIGUEL", el día de los hechos remolcó la motonave "ISLA DORADA II", permitiendo tripulación a bordo. Además, se encontraba ejerciendo la navegación en difíciles circunstancias de tiempo y no designó un vigía que estuviera pendiente de las embarcaciones que se encontraba remolcando.

Así pues, a juicio de este despacho es claro que los capitanes de las citadas naves, aumentaron el riesgo de la actividad que se encontraban desarrollando y pusieron en peligro la seguridad de la nave y la vida humana en el mar.

Por consiguiente, el naufragio de la nave y el desaparecimiento del tripulante, se produjo como consecuencia de la conducta imprudente de los capitanes de las naves "ISLA

DORADA II" y "JOSÉ MIGUEL", toda vez que no tomaron las medidas de seguridad necesarias, lo cual incidió directamente en la producción del siniestro.

Como quiera que en el caso en estudio no se configuran las causales eximentes de responsabilidad, es procedente declarar como responsables del naufragio de la motonave "ISLA DORADA II" y del desaparecimiento del señor JAVIER ALEXIS CORTÉS, en su calidad de tripulante de la citada nave, a los señores SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA y JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, al mando de las motonaves "ISLA DORADA II" y "JOSÉ MIGUEL", respectivamente, por lo que habrá lugar a confirmar el artículo primero del fallo del 25 de marzo de 2008.

AVALÚO DE DAÑOS

Del análisis del expediente se tiene que con ocasión del siniestro objeto que se conoce en vía de consulta, se produjo la pérdida de la motonave "ISLA DORADA II", por lo que se encuentra procedente ordenar las actuaciones para la cancelación de la matrícula No. CP-02-189.

No obstante, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba suficiente que permita avaluar los daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de los afectados tendiente a reclamarlos, este despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior, sin perjuicio de que si un tercero lo encuentra pertinente, adelante la respectiva acción ante la Jurisdicción Ordinaria, tomando como base la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

VIOLACIÓN A NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En relación con la violación a las normas de la Marina Mercante, debe anotarse que el Capitán de Puerto de Tumaco, en primera instancia consideró que el señor SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA, infringió el código 15, numeral 2.1, artículo 2 de la Resolución 128 de 2001, al navegar en condiciones difíciles de marea que ponían en peligro la seguridad de la vida humana en el mar y el ambiente marino y el código 29 ibídem, al navegar sin radio, pese a ello se abstuvo de imponer una sanción administrativa toda vez que había operado la caducidad de la facultad sancionadora de la administración, lo cual comparte este despacho.

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

~~107~~
90

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 25 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

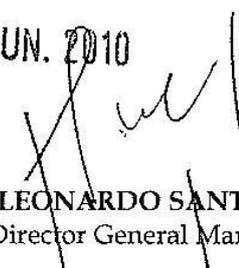
ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR el fallo de primera instancia del 25 de marzo de 2008, en el sentido de declarar que como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio se produjo la pérdida total de la motonave "ISLA DORADA II", a fin de que se proceda a través de la Subdirección de Marina Mercante, a la cancelación de la matrícula No. CP-02-1897.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco, el contenido del presente fallo al representante legal de la sociedad Isla Dorada Ltda., agencia marítima de la motonave "ISLA DORADA II" y a los señores SEGUNDO IVÁN QUIÑONES SINISTERRA y JAIME EDUARDO VIVAS BETANCURTH, al igual que a las demás partes intervinientes en la investigación, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo con las respectivas constancias, al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 25 JUN. 2010


Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo