

97

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

Bogotá, D.C.,

**04 DIC. 2012**

---

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 28 de noviembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "MONAPRIETA III" con matrícula CP-05-0766-B y la motonave en fibra de vidrio con motor HP 15 marca Suzuki, ocurrido el 10 de noviembre de 2007, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta elaborada por el señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUY, capitán de la M/N "MONAPRIETA III", puso en conocimiento a la Capitanía de Puerto de Cartagena, que siendo las 23:30 R del día 10 de noviembre de 2007, a la altura de los arrecifes de Isla Grande, la motonave en mención colisionó con un bote artesanal construido en fibra de vidrio y motor HP 15 marca Suzuki.
2. El Capitán de Puerto de Cartagena, profirió el 15 de enero de 2008 auto de apertura de investigación por el siniestro marítimo de abordaje, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 28 de noviembre de 2008, la Capitanía de Puerto de Cartagena emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsable al Capitán de la motonave "MONAPRIETA III" y al señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, Capitán de la motonave de propiedad del señor ENRIQUE HERRERA BALLESTAS.

Adicionalmente, declaró responsable al señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, por violar las normas de Marina Mercante, imponiendo en consecuencia a título de sanción una multa equivalente dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes en solidaridad con el señor ENRIQUE HERRERA BALLESTAS, armador de la referida motonave.

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

**ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA**

**JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º 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 Cartagena.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena practicó y allegó las pruebas listadas a folio 14 del expediente, correspondiente a la providencia de primera instancia.

## DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Cartagena, emitió fallo de primera instancia del 28 de noviembre de 2008, declaró responsables por el siniestro marítimo de abordaje a los capitanes de las motonaves involucradas en la colisión.

Así mismo, determinó que el señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, Capitán de la motonave incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante y imponiéndole multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos solidariamente con el señor ENRIQUE HERRERA BALLESTAS, propietario y administrador de la misma nave.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, artículo 2, del Decreto 1561 de 2002, 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 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)." (Cursiva 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 al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 10 de noviembre de 2007, las siguientes:

- El 10 de noviembre de 2008 la motonave "MANOPRIETA III", se encontraba navegando a la altura de los arrecifes de Isla Grande en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- A las 23:30 horas del mismo día, la nave "MANOPRIETA III", impactó la motonave con casco en fibra de vidrio y motor HP 15 marca Suzuki.

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró la responsabilidad de los capitanes de las motonaves siniestradas en el abordaje ocurrido el 10 de noviembre de 2008.

Al respecto, en virtud del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

Para el análisis del caso bajo estudio es preciso señalar que la navegación está catalogada como una actividad peligrosa, que conforme a las previsiones del artículo 2356 del Código Civil y la evolución jurisprudencial, tiene un tratamiento distinto a los regímenes tradicionales de responsabilidad, ya que en este caso se parte de una presunción de culpa de agente, que sólo puede ser destruida demostrando los elementos eximentes de responsabilidad como lo es la fuerza mayor y el caso fortuito.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia Sala Civil, en su sentencia del 1 de marzo de 2011, expediente 2009-00068-00 se refiere a las figuras del caso fortuito y la fuerza mayor de la siguiente manera:

*"(...) en general, por fuerza mayor o caso fortuito debe entenderse 'el imprevisto que no es posible resistir, como el naufragio, el terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercido por un funcionario público, etc.' (art. 1º ley 95 de 1890); es claro que estos hechos o actos, u otros semejantes, que enuncia el legislador, requiere que sean*

*imprevisibles o irresistibles, significando lo primero, un acontecer intempestivo, excepcional o sorpresivo; y lo segundo, imposible, fatal, inevitable de superar en sus consecuencias (...)"*

Sobre los hechos investigados, el señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUYS, capitán de la M/N "MONAPRIETA III", en declaración 16 de junio de 2008, indicó:

*"Yo venía de puertonaito (sic) con unos de mis compañeros Fredy Coronado cuando en el trayecto a la casa de monaprieta en Barú sentimos un golpe en los motores y era que la lancha se había montado en la lancha de fibra de vidrio bajamos la velocidad para ver que (sic) había ocurrido y escuchamos la voz de un pescador pidiendo auxilio proseguimos a rescatarlo y era el bote que habíamos colisionado." (Cursiva fuera de texto)*

Así mismo, a la pregunta si la motonave "MONAPRIETA III" al transitar en el mar son de las que se levanta la proa, respondió:

*"La MONAPRIETA no es que levante mucho sino que salta cuando va en marcha"*

Con lo anterior, es pertinente traer a colación el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes, adoptado en la legislación colombiana mediante la Ley 13 de 1981, el cual permite orientar a este Despacho para la determinación de responsabilidad, el cual en su Regla número 5, establece:

*"Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje." (Cursiva fuera de texto)*

De lo expuesto se colige que el capitán de la nave "MONAPRIETA III", actuó contrario a las recomendaciones contempladas en el Convenio internacional, toda vez que como lo reconoce el contramaestre en su declaración, durante el desplazamiento la motonave se elevaba la proa, lo que permite concluir a este Despacho que durante la travesía se redujo la visibilidad desde la cabina de mando, sin que este adoptara las medidas necesarias para contrarrestar esta situación, más aún, si se tiene en cuenta que la lancha transitaba a altas horas de la noche, configurándose así una situación de riesgo que contribuyó de manera determinante en el siniestro.

Del mismo modo, el señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUYS, como jefe encargado de la seguridad de la citada motonave, debió conocer los peligros que rodean el ejercicio de la navegación, en consecuencia, se infiere que el capitán de la motonave era consciente del grave peligro que enfrentaba al transitar en condiciones de visibilidad reducida.

Por otro lado, en el acta de protesta suscrita el 13 de noviembre del 2007 (fl. 2), por el señor JAVIER ENRIQUE MORALES, se indicó:

*"El siniestro sucede debido a que el pescador que conducía el bote no tenía ningún tipo de señal de navegación o luz de fondeo" (Cursiva fuera de texto)*

Por tanto, el señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, en su condición de capitán de la motonave artesanal de fibra de vidrio con motor HP15 marca Suzuki, expuso la seguridad de la

motonave y la vida humana en el mar al momento de desarrollar faenas de pesca sin las respectivas luces que pudieran advertir de la presencia de la referida nave dentro de la zona a altas horas de la noche, conducta que fue decisiva en la producción del incidente que es objeto de investigación.

Lo anterior, permite endilgar responsabilidad por parte del señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, en su condición de Capitán de la motonave en fibra de vidrio con motor HP15 marca Suzuki y el señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUYS, Capitán de la M/N "MONAPRIETA III", en el siniestro de abordaje ocurrido el 10 de noviembre de 2007, entre las referidas naves, sin que haya probado la concurrencia de alguna circunstancia eximente de responsabilidad como lo es el caso fortuito o la fuerza mayor, razón por la cual esta Dirección General mantendrá la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

#### AVALÚO DE DAÑOS

Teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba que permita avaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, este Despacho se encuentra en la imposibilidad de establecerlos.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Respecto a la violación a las normas de Marina Mercante observa este Despacho que el Capitán de Puerto de Cartagena, sancionó al señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, capitán de la nave en fibra de vidrio, al infringir el código de conducta No. 34 de la Resolución 0347 de DIMAR de 2007, imponiendo en consecuencia una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuya decisión comparte esta instancia.

No obstante, observa que con la conducta náutica del capitán de la motonave "MONAPRIETA", al no cerciorarse que las condiciones de visibilidad permitieran una navegación segura, constituyó una clara violación a las normas de Marina Mercante por desconocer la Regla No. 5 del Convenio COLREG - Reglamento Internacional para prevenir abordajes -, como se expuso en la parte considerativa del presente fallo, pero al haber operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria señalada en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de imponer multa en contra del señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUYS, en calidad de Capitán de la citada motonave.

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

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** el fallo de primera instancia proferido el 28 de noviembre de 2008 por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con los considerandos de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor JAVIER ENRIQUE MORALES LORDUYS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.572.128 de Cartagena, capitán de la nave "MONAPRIETA III" y al señor JULIO JOSÉ MARTÍNEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 3.972.346, capitán de la motonave en fibra de vidrio, y al señor ENRIQUE HERRERA BALLESTAS, con cédula de ciudadanía No. 3.798.858, en condición de armador de la señalada nave, en cumplimiento de lo establecido en los artículo 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Cartagena para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

04 DIC. 2012



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo