

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 270616018
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de enero de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje entre las naves "MARYURY" de matrícula CP-10-0758-B y una motonave sin nombre, ocurrido el 26 de junio de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita el 27 de junio de 2016 por parte del señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA Capitán de la motonave "MARYURY", el Capitán de Puerto de Bahía Solano tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las naves "MARYURY" de matrícula CP-10-0758-B y una motonave sin nombre, el día 26 de junio de 2016, 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Bahía Solano una vez instruida la investigación el día 21 de octubre de 2016, remitió el expediente al Capitán de Puerto de Buenaventura para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 31 de enero de 2017, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo abordaje entre las naves "MARYURY" de matrícula CP-10-0758-B y una motonave sin nombre al señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA en calidad de Capitán de la nave "MARYURY".

Así mismo, declaró responsable al señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA en calidad de Capitán de la nave "MARYURY", por violación a la Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a siete millones trescientos setenta y siete mil ciento setenta pesos m/cte (\$7'377.170), pagaderos de forma solidaria con la señora MARIBEL LEMUS CASAS, en calidad de propietaria de la citada nave.

4. El día 23 de febrero de 2017, el señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA interpuso recurso de reposición en subsidio el de apelación en contra de la decisión del 31 de enero de 2017 emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.
5. El 2 de marzo de 2017, el Capitán de Puerto de Buenaventura resuelve el recurso de reposición interpuesto rechazándolo de plano, debido a que se radicó sin la debida representación, por lo que dispuso remitir el expediente para que se surtiera el grado jurisdiccional de consulta ante el Director General Marítimo.
6. El 23 de mayo de 2017 el abogado JULIO DE JESÚS VALENCIA RENGIFO en calidad de apoderado del señor OLIVER CAICEDO MOQUERA Capitán de la nave "MARYURY", presentó recurso de apelación contra el fallo de primera instancia emitido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de enero de 2017.
7. El 6 de septiembre de 2017 el Director General Marítimo se pronuncia respecto del recurso de apelación interpuesto rechazándolo de plano, debido a que fue presentado de forma extemporánea, toda vez, que conforme lo establece el artículo 54 del Decreto - Ley 2324 de 1984, el término para su interposición es de cinco (5) hábiles siguientes a la fecha de notificación, por lo que se dispuso su revisión en vía de consulta, conforme lo estipula 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 aportadas al proceso, se tiene que lo ocurrido el día 26 de junio de 2016, fue que el señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA en calidad de Capitán de la motonave "MARYURY" siendo las 7:30 P.M., se dirigía hacia la esbo para fondear la lancha, en el momento que salía, venían entrando dos lanchas por la derecha, cuando se está bastante cerca, una de ella gira hacia la izquierda, lo que ocasionó el siniestro marítimo de abordaje entre la nave y una lancha sin nombre.

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 Bahía Solano, así como para la etapa de cierre y traslado para alegatos 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 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, 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 29 de junio de 2016 por el señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA, Capitán de la nave "MARYURY", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) yo, el domingo salía hacia la esso en la lancha MARYURY, iba a dejarla en la esso porque necesitaba ir a la huina el día 27 lunes, para llevar a una pareja y cuando iba saliendo de la boca, venían entrando dos lanchas pequeñas de motos de 15, la distancia de las dos era más o menos de 25 metros, venían por mi derecha y yo seguí en mi ruta a proa, porque yo venía por mi derecha, cuando la otra embarcación se me cruzo y yo estaba cerca y no pude evitar el accidente. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se concluye que, el 26 de junio de 2016 la nave "MARYURY" y la motonave sin nombre, mientras la primera realizaba el trayecto hacia la esso y la segunda ingresaba se presentó el siniestro marítimo de abordaje por parte de las lanchas mencionadas anteriormente, 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 causal¹.

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 ella².

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.

Análisis que se realizará de la siguiente manera:

SOBRE LAS CONDICIONES METEOMARINAS

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

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 29 de junio de 2016 por el señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA, Capitán de la nave "MARYURY", de la cual se puede extraer lo siguiente
"No había lluvia y se presenta un oleaje más o menos de 50 centímetros" (Cursiva y subraya fuera del texto)
- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 7 de julio de 2016 por la señora DANCIA CONDE CARPIO, en calidad de pasajera de la nave sin nombre, de la cual se puede extraer lo siguiente:
"No había lluvia y se presenta un oleaje dentro de lo normal." (Cursiva y subraya fuera del texto)

Sobre la responsabilidad del siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre la motonave "MARYURY" y la nave sin nombre, se observa dentro de la investigación que no dio lugar a la ocurrencia de los eximentes de responsabilidad señalados, teniendo en cuenta que la situación no era imprevisible, bajo el entendido de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que ocurrieron los hechos, pues al efectuar la navegación nocturna sin las correspondientes luces, es propio establecer que las condiciones de visibilidad eran mínimas, lo cual puso en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, y de esta manera queda demostrado que el siniestro fue

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² 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

ocasionado por infracciones conjuntas por parte de los dos capitanes de las citadas naves. Así mismo, no se evidencia que la eventualidad presentada fuera por ocasión a condiciones climáticas imprevistas.

Es de anotar, que como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre las naves "MARYURY" y sin nombre, se produjo el deceso del señor CARLOS ANDRES RIVERA Capitán de la nave sin nombre, en consecuencia no pudo comparecer a la investigación y ejercer su legítimo derecho de defensa, razón por la cual no se endilgarán cargos en su contra como consecuencia de las posibles violaciones a la normas de Marina Mercante en que pudo haber incurrido.

2. EN CUANTO A VALUÓ DE DAÑOS

Respecto a este punto generado por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "MARYURY" y sin nombre, 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 CON LAS VIOLACIONES A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

Respecto a las posibles infracciones por violación a normas de Marina Mercante que se presentaron el día de los hechos, se tiene que:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 29 de junio de 2016 por el señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA, Capitán de la nave "MARYURY", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) PREGUNTADO: las embarcaciones que venían entrando, contaban con el sistema de luces de navegación o iluminación alterna que permitiera la visualización de las mismas. CONTESTADO: Ninguna contaba con las luces. PREGUNTADO: conoce usted las normas de marina mercante. CONTESTADO: pues conozco parte de las normas, pero no todas. PREGUNTADO: Sabía usted que navegar en la noche debía contar con el permiso de navegación nocturno y contar con las luces de navegación en su embarcación. CONTESTADO: Tenía conocimiento de la exigencia de las luces, pero no del permiso de navegación nocturna. PREGUNTADO: Conociendo la norma existente, que lo llevo a salir a esa hora en la embarcación. CONTESTADO: La marea subió a esa hora, a la 1930R y en la mañana del día siguiente la marea estaría baja y no permitiría sacar la embarcación. La embarcación MARYURY tiene las luces de navegación, pero al momento solo le funciona la roja. (...)

(...) PREGUNTADO: Tiene licencia y cuál es su fecha de vencimiento. CONTESTADO: En averiguaciones en la capitanía de puerto, la secretaria me informó, que me había sido autorizada, pero aun no me la han entregado. (...)

(...) PREGUNTADO: En el zarpe expedido, se encontraba usted como capitán de la embarcación. CONTESTADO: El propietario me la cedió, porque el señor

no estaba, ya que se encontraba viajando (...) (Cursiva y subrayado fuera del texto)

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 7 de julio de 2016 por la señora MARIBEL LEMUS CASAS, Propietaria de la nave "MARYURY", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) PREGUNTADO: Que tipo de autorización ha otorgado al señor Oliver Caicedo para efectuar el manejo y control de la embarcación que figura a su nombre. CONTESTADO: Él es el ayudante del Capitán de la embarcación y le dije que llevara la embarcación a la ESSO. PREGUNTADO: Sabía usted que rutas o actividades estaba realizando su embarcación en el momento de los hechos y si estos fueron autorizados. CONTESTADO: Si, esta ruta estaba autorizada. PREGUNTADO: Conoces usted las restricciones que existen para efectuar la navegación nocturna y sobre el rio jella y se la comunicó al señor Oliver Caicedo. CONTESTO: Si conozco las restricciones, pero no se las comuniqué. PREGUNTADO: Sabía usted de las responsabilidades que tiene un propietario de una embarcación, tales como dotar la embarcación con los elementos de seguridad que se exigen, tener la documentación legal y vigente de la motonave, supervisar la idoneidad y capacitación de las personas que designe como Capitán de su embarcación y la solidaridad compartida con el Capitán, cuando este infrinja la normatividad marítima colombiana. CONTESTO: si conozco todas las responsabilidades que se nombran anteriormente. PREGUNTADO: Si sabía usted que el señor Oliver Caicedo no tenía licencia de navegación, porque autorizo que este moviera CONTESTO: Él me había dicho que estaba solicitando la licencia de motorista y como él ya había hecho el curso y solo estaba a la espera de la licencia, creí que no había problema que condujera la embarcación. PREGUNTADO: La embarcación tenía su zarpe vigente en el momento de los hechos y contaba con los elementos de seguridad exigidos por la Dimar. CONTESTO: sí. PREGUNTADO: La embarcación contaba con las luces de navegación para efectuar navegación nocturna y cuál era su estado CONTESTO: Tenía las luces, pero el día anterior fallo la de estribor, la verde. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se puede evidenciar que el Capitán y la Propietaria de la motonave "MARYURY" transgredieron las normas de la Autoridad Marítima para la navegación nocturna, los documentos propios de la nave como el zarpe, la licencia del Capitán, luces, autorización para navegar en horario nocturno entre otras, y aun así se realizó la navegación sin cumplir con lo exigido para ello.

Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "MARYURY" se trasgredieron los siguientes códigos de la Resolución 386 del 2012:

- Código 07: Ausencia o deterioro grave de las señales luminosas, acústicas y de las marcas exigidas para la navegación.
- Código 033: Navegar en horas o días no autorizados por la autoridad Marítima.
- Código 038: Cambiar la tripulación de la embarcación, sin previo aviso a la Capitanía de Puerto.
- Código 039: Navegar sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas.

En consecuencia, este Despacho confirmará en su integridad la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de enero de 2017.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de enero de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

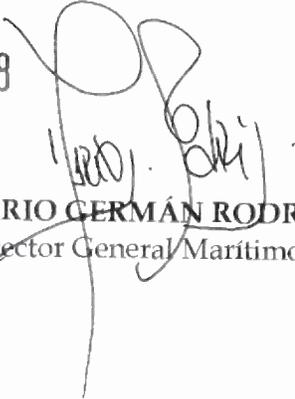
ARTÍCULO 2°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano el contenido de la presente decisión al señor OLIVER CAICEDO MOSQUERA y a la señora MARIBEL LEMUS CASAS en calidad de Capitán y Propietaria, respectivamente, de la motonave "MARYURY", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Bahía Solano 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