

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



✓

29201100303

Bogotá, D.C., 23 JUN 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 11012009006
Sujetos Procesales: Capitán motonave "CASILDA"
Propietario y/o Armador de la motonave "CASILDA"
Agencia Marítima "NAVINTER LTDA."
Clase de Siniestro: Explosión de la motonave "CASILDA", su posterior naufragio y en consecuencia la muerte de una persona.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 23 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por los siniestros marítimos de explosión de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, su posterior naufragio y en consecuencia la muerte de una persona, ocurrido el día 9 de mayo de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 12 de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación, por el presunto siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, ocurrido el 9 de mayo de la misma anualidad, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 23 de julio de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA" al señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, en calidad de Capitán de la citada nave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes,

✓

pagaderos en forma solidaria con el señor TIBURCIO TAURINO RAMÍREZ LOZANO, Propietario y/o Armador de la citada nave.

3. El día 2 de agosto de 2010, el Abogado HERNANDO ASPRILLA PALACIOS, en calidad de Apoderado del señor TIBURCIO TAURINO RAMÍREZ LOZANO, Propietario y/o Armador de la motonave "CASILDA", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
4. El día 9 de septiembre de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura rechazó por improcedente el recurso de reposición y en subsidio apelación interpuesto, y dispuso remitir el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el informe de novedad, suscrito por el Suboficial de Guardia de la Capitanía de Puerto de Buenaventura (folio 4), las circunstancias de tiempo modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, su posterior naufragio y como consecuencia la muerte de una persona, fueron las siguientes:

"(...) El pasado sábado 9 de mayo de 2009, en el lado derecho del muelle Portón Rojo en el barrio San Francisco, que acuerdo a información de los tripulantes sufrió una explosión en su interior causando daños a la estructura, cuarto de máquinas, camarotes de la tripulación y puente de la embarcación y una persona herida, quien era la que se encargaba de los servicios de vigilancia y quien fue trasladada a Cali. (...)." Cursivas del Despacho.

La motonave "CASILDA" de bandera colombiana, se encuentra matriculada en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, bajo el número MC-01-0600, de propiedad del señor TIBURCIO TAURINO RAMÍREZ LOZANO, para el día de los hechos el Capitán era el señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, y estaba representada por la Agencia Marítima Naviera Internacional Limitada "NAVINTER LTDA."

ANÁLISIS TÉCNICO

El señor CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCARATE, perito marítimo con especialidad en Maquinaria Naval Categoría "B", rindió dictamen el 23 de junio de 2009 (folios 20 al 26), en el que concluyó lo siguiente:

- ❖ Estado general de la motonave: Al momento de la inspección se encontró la nave completamente destruida desde el mamparo del cuarto de máquinas hacia la proa.
- ❖ Estado del casco: Por gravedad de la aparente explosión toda la estructura primaria, secundaria y terciaria se encuentra totalmente desmembrada desde su quilla hasta la borda, se observan tabloneros los cuales fueron levantados por aparente fuerza con capacidad de destrucción que movieron los clavos de su posición pegados a los listones estructurales, dejándolos con holguras de más de 3 a 5 cms. de separación. Tampoco se encontraron partes del casco en proa, que fueron despedidos y desprendidos del casco al momento de la aparente explosión. Como resultado de esta aparente explosión, el barco se puede dar como pérdida total por la magnitud de su daño estructural.
- ❖ Conducta técnica y náutica de los involucrados: Por versiones del Capitán la nave estaba atracada desde diciembre de 2008, hasta el día de la aparente explosión. A la nave se le practicaban las rutinas de mantenimiento de pintura y las rutinas de achique. Al momento del suceso el Capitán Quiñones se encontraba trabajando en otra nave acoderada a la motonave "CASILDA" según su versión se denominaba "HOLY". El celador que se encontraba en ese momento pasó a la motonave "CASILDA" y al parecer en ese instante ocurrió la aparente explosión.
- ❖ Posibles causas que originaron el siniestro: A) Explosión por concentración de gases en los compartimientos donde ocurrió la aparente explosión. B). Explosión por expansión de gases (expansión química).
- ❖ Daños sufridos y avalúo de los mismos: Los daños sufridos fueron pérdida total de la nave, el costo total para construir una nave con estas características está en el orden de \$350.000.000 (trescientos cincuenta millones de pesos m/cte.).

Posteriormente, el Jefe del Grupo de Explosivos Comando Operativo Especial de Buenaventura de la Policía Nacional, emitió oficio No. 2133/GRUEX.SICRI COEBU del 14 de septiembre de 2009 (folios 37 al 41), previa solicitud del Capitán de Puerto de la jurisdicción, para determinar la clase de sustancias explosivas que causaron la explosión de la motonave "CASILDA" concluyendo lo siguiente:

1. A la nave no se le puede realizar la búsqueda de trazas de sustancias explosivas. No se pueden enviar muestras de sus partes al laboratorio de criminalística forense, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - El tiempo que ha transcurrido desde la ocurrencia de dicha explosión.
 - La estructura de la nave se encuentra sumergida en el agua.

16

- Dicha estructura se encuentra contaminada por todos los elementos externos (agua, barro, tierra, heces fecales humanas y de animal).
 - Como consecuencia se han perdido toda clase de posibles vestigios.
2. De acuerdo a la configuración del material con el cual se encuentra hecha dicha embarcación en el sitio donde se originó la explosión (cuarto de máquinas), se puede denotar que dicha explosión se originó por acumulación o concentración de gases.
 3. Que el origen de la explosión fue mecánico y no producto de una acción terrorista.
 4. No fue una explosión por acción terrorista, de haber sido esta la causa las casas de habitación siguientes al sitio donde se encontraba la nave y las que se encuentran alrededor del muelle denominado como Puerta Roja, hubiesen sido afectadas por la onda explosiva.
 5. Por ello definió: Explosión mecánica: Entraña la conversión de una sustancia tal como agua o un gas. La presión creciente dentro de un envase vence la resistencia estructural de los mismos, como ocurre cuando explota una caldera de vapor o un globo.

Explosión química: Para que ocurra este tipo de explosión debe existir un fenómeno de reacción química como la oxidación, combustión, detonación o explosión. El proceso consiste en una rápida conversión de un compuesto explosivo a gases. La conversión de una sustancia a una composición química, debe existir un fenómeno de cambio de estado de la materia.

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 cuanto a las etapas de la investigación en primera instancia, este Despacho evidencia que se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana y su posterior naufragio ocurrido el 9 de mayo de 2010 mientras se encontraba atracada en el muelle conocido como Puerta Roja en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura y como consecuencia la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO quien se desempeñaba como vigilante de la citada nave. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. Los anteriores hechos se soportan en los documentos y diligencias practicadas en el proceso, tales como:

- ❖ Informe de novedad, suscrito por el Suboficial de Guardia de la Capitanía de Puerto de Buenaventura (folio 4).
- ❖ Informe pericial del 23 de junio de 2009, suscrito por el Ingeniero Naval CARLOS ARTURO MARTÍNEZ AZCARATE (folios 20 al 26).
- ❖ Oficio No. 2133/GRUEX.SICRI COEBU del 14 de septiembre de 2009, emitido por el Jefe del Grupo de Explosivos Comando Operativo Especial de Buenaventura de la Policía Nacional (folios 37 al 41).

3. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa que:

El fallador de primera instancia declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, al señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, en calidad de Capitán de la citada nave, toda vez que, éste no tomó las precauciones y prevenciones necesarias para evitar que se produjera el siniestro.

4. Sobre los siniestros acaecidos a la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, es menester precisar lo siguiente:

Acerca del naufragio que sufrió la motonave "CASILDA" con posterioridad a la explosión ocurrida el día 9 de mayo de 2009, cuando se encontraba atracada en el muelle Puerta Roja del puerto de Buenaventura, se observa que el fallador de primera instancia no se refirió al respecto, no obstante se debe aclarar que:

Doctrinariamente el naufragio ha sido definido como:

*"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"*¹
(Cursivas fuera de texto).

Así mismo, el *aquo* guardó silencio en relación con la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, quien se desempeñaba como vigilante de la motonave "CASILDA" el día de los hechos, por ello es menester del Despacho citar algunas normas para aclarar el siniestro ocurrido.

El Decreto Ley 2324 de 1984², contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(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." Cursivas fuera de texto.

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH, Barcelona 1956. Pág. 302.

² Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

Así mismo, la norma en *ibídem* establece³:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia."

A su vez, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84), que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, prevé:

"(Capítulo 2. Definiciones (...), 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 (...)

(1) la muerte o lesiones graves de una persona. (...)"

Con fundamento en las normas transcritas, verificados los hechos y las pruebas obrantes en el proceso, se evidencia que como consecuencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave "CASILDA", sobrevino la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, quien se encontraba como vigilante de la nave para la fecha de los hechos, es por ello que este Despacho se pronunciará respecto de la responsabilidad por éste siniestro.

5. En relación con la responsabilidad del Capitán de la motonave "CASILDA" en los siniestros marítimos de explosión, posterior naufragio y en consecuencia la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, de la siguiente manera:

- ❖ Declaración rendida por el señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, en calidad de Capitán de la motonave "CASILDA" (folios 48 al 50), quien sobre los hechos narró: *"Faltaba por ahí como diez para las doce del mediodía, el barco estaba arreglado y listo para salir, pero no había plata para el combustible, entonces nos contrataron para pintar un barco que estaba en ese mismo sitio, en ese mismo muelle, o estaba haciendo esos trabajos de pintura en la motonave "HOLLY" y faltando como diez minutos para las doce, estando en el puente de la motonave "HOLLY" sentimos la explosión, se veía una humazon (sic) y el barco se desbarató del medio para adelante hasta el fondo. Después llegaron los bomberos, pero no había nada que hacer, comenzó a subir el agua y el barco se fue yendo a pique. Como a las tres estuvo un carro de la Policía revisando y preguntando."*

Acerca si el día de los hechos había tripulación a bordo de la nave, dijo: *"No, sólo el vigilante, él se quemó y murió."*

Preguntado: Sírvase indicar al Despacho la razón por la que no había tripulación a bordo de la nave, contestó: *"Porque no había salida"*.

³ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

1664

Preguntado: Sírvase indicar al Despacho quien es el vigilante de la motonave e indique si cuenta con documento que lo acredite como gente de mar, contestó: *"Se llamaba JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, él tenía licencia como cocinero."*

Preguntado: Sírvase manifestar al Despacho por quien fue contratado el señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, contestó: *"El dueño del barco me autorizó para que buscara una persona para que cuidara el barco y yo busqué al señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO"*.

Preguntado: Sírvase manifestar al Despacho que actividad se estaba realizando a bordo de la motonave "CASILDA" el día que se presentó la explosión, contestó: *"Nada, en el barco solo estaba el vigilante."*

Preguntado: Sírvase manifestar al Despacho si a bordo de la nave había pipas de gas propano, en caso afirmativo indique cuantas, en qué estado se encontraban y donde estaban ubicadas, contestó: *"Habían dos pipas de gas, una tenía un poquito, la otra estaba vacía, estaban encima de la caseta."*

Sobre las razones por las cuales ocurrió la explosión, dijo: *"Yo no sé qué pudo pasar porque no vi nada, nosotros le pasábamos el almuerzo desde el otro barco."*

Acerca del lugar donde se encontraba el vigilante al momento del accidente, informó: *"No sé, él voló porque la casilla voló como a cinco metros del barco hacía afuera, él cayó al barrial y de ahí lo recogimos, estaba todo pelado y lo mandamos para el hospital en una moto, al hospital de Bellavista, tocó en una moto porque no había carro, eso fue lo más rápido que apareció, de Bellavista lo remitieron al hospital central y de ahí lo mandaron para Cali, no recuerdo para que clínica. Como a los cuatro días murió."*

Preguntado: Sírvase manifestar al Despacho qué información suministró el señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, acerca de lo ocurrido, contestó: *Él apenas gritaba, decía que no lo dejaran morir.*

En relación con restos de combustible de algún viaje anterior, manifestó: *"Si, como cincuenta galones, pero se había gastado lavando piezas."* *Cursivas del Despacho.*

De la anterior declaración se puede concluir que la motonave "CASILDA" el día de los hechos se le estaba haciendo trabajo de pintura, acoderados¹ a la motonave "HOLLY", cuando de repente estalló y posteriormente se fue a pique lentamente, como consecuencia del siniestro falleció el señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, quien para la fecha de los hechos se desempeñaba como vigilante de la nave, pero contaba con licencia como cocinero.

Las pruebas anteriormente transcritas denotan que en efecto se configuraron los siniestros marítimos de explosión y naufragio de la motonave "CASILDA", y en consecuencia la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, ocurrido el 9 de mayo de 2009, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

¹ Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter>. Acoderar: Dar una codera a la cadena del ancla o a un objeto en tierra o a flote, a fin de aguantar el buque en una forma determinada.

Ahora bien, comoquiera que la navegación ha sido catalogada como una actividad peligrosa, de la cual el guardián solo puede exonerarse por la intervención de un elemento extraño que sea capaz de romper el nexo causal, como lo son la fuerza mayor o el caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero, también se debe tener en cuenta en el presente asunto que la motonave "CASILDA" para la fecha de los hechos no se encontraba realizando la actividad de navegación, pues estaba atracada³ en el muelle Portón Rojo, y se encontraba como vigilante el señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, dicha nave estaba lista para zarpar, tal como lo afirmó el Capitán de la nave en su declaración⁶, sin embargo, en el momento de los hechos se realizaba trabajo de pintura acoderados a la nave "HOLLY".

Ello quiere decir que, la explosión no se ocasionó como resultado del ejercicio de una actividad peligrosa, pues la nave no estaba realizando desplazamiento alguno y en un sentido más amplio, ningún tipo de maniobra o actividad conexas a la navegación, por el contrario, está suficientemente probado en el plenario, que la nave se encontraba atracada, no obstante, se debe analizar la causa generadora del daño.

Doctrinariamente, se distinguen tres presupuestos que dan lugar a configurar la responsabilidad, así:

- *El hecho generador del daño.*
- *El daño o perjuicio*
- *El nexo causal*

El primer elemento, debe entenderse como aquel realizado por una persona, animal o cosa, el cual puede ser ocasionado voluntariamente encaminado a generar el daño, o aquel que produce un efecto no querido que nace de un error de conducta, por negligencia o imprudencia.

Se entiende entonces que, no es necesario que el hecho sea producto de una conducta culpable o dolosa; tan solo se requiere que exista y que sea imputable físicamente a una persona, a una cosa animada o inanimada.

El segundo presupuesto, el daño, es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden efectivo o intelectual.

Por su parte, el nexo causal hace referencia a la relación o vínculo que debe existir entre el hecho generador de responsabilidad y el daño ocasionado, el cual no solo debe existir, sino que también debe ser probado para configurarse como factor de responsabilidad.

Teniendo en cuenta las pruebas recaudadas por la Capitanía de Puerto de Buenaventura (documentales, testimoniales y periciales), el daño se encuentra plenamente probado, pues en efecto la nave "CASILDA" estalló el día 9 de mayo de 2009, cuando se encontraba atracada en el muelle Portón Rojo del puerto de Buenaventura, posteriormente naufragó y como consecuencia

³ Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter>. Atracar: Arrimar la embarcación a otra, a tierra, ó a un muelle para quedar a su lado.

⁶ Folios 48, 49 y 50 de la investigación.

10

perdió la vida el celador de la nave señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, que en el momento del siniestro se encontraba a bordo.

Así bien, a través del dictamen pericial rendido por el Ingeniero Naval Carlos Martínez Azcarate, denota que la explosión se dio por la concentración de gases en los compartimentos que ocurrió esta (cuarto de máquinas), así como explosión por expansión de gases.

Por su parte, en el informe rendido por el Grupo de Explosivos Comando Operativo Especial de Buenaventura de la Policía Nacional (folios 37 al 41) se concluyó que la causa de la explosión fue por la acumulación o concentración de gases, es decir, fue una explosión mecánica, que entraña sustancias tales como el agua o un gas, en la que la presión creciente dentro de un envase vence la resistencia estructural del mismo, como ocurre cuando explota una caldera a vapor o un globo.

Así mismo, queda demostrado en el proceso que la causa del siniestro no pudo ser por acumulación de gases, debido a que llevaba varios meses atracada en el muelle y el material del buque no daba para que ocurriera este factor, porque siempre está abierto.

En el mismo sentido, se evidencia conforme las fotos obrantes en el expediente que la explosión no se produjo en el puente porque el techo se hubiere dañado, ni en los espacios de máquina porque el casco se hubiese roto, ni en la parte inferior del mismo (obra viva) porque el buque se hubiere ido al fondo más rápido y como se demostró el naufragio se produjo lentamente.

Lo que si se ve afectado, es la borda a media cubierta que es el sector donde está el camarote y la cocina, lo que permitiría plantear que uno de los cilindros usados en esta zona pudo causar la explosión, además que se evidencia fotográficamente que la nave quedó descuadrada, y se fue al fondo al explotar, porque las cuadernas⁷ se aflojaron.

Ahora bien, el Código de Comercio establece:

"Artículo 1495: El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...).

Artículo 1501: Son funciones y obligaciones del Capitán:

(1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...).

Artículo 1503: (...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

⁷ Tomado de Glosario Marítimo: <https://www.dimar.mil.co/lexicon>. Cuaderna: Cada una de las piezas curvas cuya base encaja en la quilla del buque, y desde allí arranca a ambos lados, formando las costillas del mismo.

1/13

Por su parte, el Decreto 1597 de 1988, por el cual se reglamentó la Ley 35 de 1981, y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984, en su parte segunda relativa a la tripulación de las naves de pesca, comercial de recreo y otras, prevé:

"Artículo 110: Son funciones y obligaciones del Capitán de un buque de pesca, y en la medida que le correspondiere, del Patrón de Pesca, las siguientes: (...)

(6) Es en todo momento y circunstancia el responsable directo por la seguridad de la nave, el producto de la pesca y la tripulación, y ejercerá la autoridad suprema a bordo.

(...)

Artículo 112: Mientras se encuentre en el desempeño de su cargo, debe considerarse en servicio permanente, sin limitaciones de ninguna clase.

Artículo 114: Son funciones y obligaciones generales de la Oficialidad de Pesca, las siguientes:

(1) Prestar la guardia de mar que correspondan a la navegación que efectúe la nave y las de puerto, cuando estas fueren necesarias y dispuestas por el Armador o Capitán, siguiendo las instrucciones y cumpliendo en la medida que sean aplicables los deberes generales para garantizar la seguridad de la nave y su tripulación, (...)

(2) Estar permanentemente vigilante para evitar o corregir cualquier irregularidad que ponga en peligro la seguridad de la nave o su operación, informando inmediatamente al Capitán cuando se observe alguna irregularidad (...)."

Al tenor de lo dispuesto, y conforme lo probado en el expediente este Despacho concluye que la responsabilidad en el acaecimiento de los siniestros marítimos de explosión y naufragio de la motonave "CASILDA", y en consecuencia la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO, ocurrido el 9 de mayo de 2009, al Capitán de la nave señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, toda vez que, no cumplió con las obligaciones legales transcritas anteriormente, en el sentido de establecer guardias de seguridad durante la permanencia en puerto, a fin de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar.

Es de anotar, que el citado señor con anterioridad había sido reconocido como Capitán de la nave tal como consta en el zarpe No. CP01-7462-M-08, obrante a folio 53 de la investigación, lista de tripulantes del 4 de noviembre de 2008, obrante a folio 54, acta de visita No. CP-01-8095-M-08, vista a folio 58, por lo tanto queda demostrado que era el responsable de la nave "CASILDA" para el día 9 de mayo de 2009, fecha en que ocurrieron los hechos investigados.

Adicionalmente, no estableció las guardias durante la permanencia en puerto que permitieran garantizar la seguridad de la nave, ni identificar posibles amenazas a esta, *máxime* que en el presente asunto es altamente probable que la explosión obedeció a que la manipulación de los cilindros de gas no fue la adecuada, y que si el Capitán de la nave hubiese cumplido con sus obligaciones se podría haber corregido las anomalías presentadas, se hubiere evitado la ocurrencia de los hechos investigados, lo que permite establecer la responsabilidad del Capitán

1/20

de la nave señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, en los siniestros investigados, razón por la cual se confirmará en tal sentido la decisión de primera instancia, con la precisión de que los siniestros ocurridos en el presente asunto fueron tres.

Finalmente se estima pertinente mencionar por este Despacho, que el artículo tercero de la decisión de primera instancia impuso a título de sanción al Capitán de la motonave "CASILDA" multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin especificar el valor correspondiente, hecho que será objeto de aclaración en la parte resolutive y se establecerá en dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos moneda corriente (\$2.484.500), tomando como base el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2009.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR parcialmente el artículo primero de la decisión del 23 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable del siniestro marítimo de los siniestros marítimos de explosión y naufragio de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, ocurrido el 9 de mayo de 2010, y en consecuencia la muerte del señor JUAN DE DIOS PALACIOS ESTACIO quien se desempeñaba como vigilante de la citada nave, al señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.149.349 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la citada nave, conforme las razones expuestas en la parte considerativa de la presente decisión."

ARTÍCULO 2º.- ACLARAR el artículo tercero de la decisión del 23 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**IMPONER** a título de sanción al señor MARIANO QUIÑONES VALOIS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.149.349 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, multa de cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil quinientos pesos m/cte. (\$2.484.500), pagaderos en forma solidaria con el señor TIBURCIO TAURINO RAMIREZ LOZANO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 11.625.015 expedida en Bajo Baudó, en calidad de propietario de la citada nave, la que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000024-9 del Banco Popular, código rentístico No. 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente a la notificación de la presente decisión."


ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 23 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura la presente decisión a los señores MARIANO QUIÑONES VALOIS, TIBURCIO TAURINO RAMIREZ LOZANO y al Representante Legal de la Agencia Marítima NAVINTER LTDA, en calidad de Capitán, Propietario y Agente Marítimo, respectivamente, de la motonave "CASILDA" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 23 JUN 2015


Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)