

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 08 SEP 2010.

REFERENCIA

Clase de investigación:	Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto:	Recurso de apelación
Número de expediente:	11012008009
Sujetos Procesales:	Capitán de la motonave GAIL RACHEL Capitán de la motonave DOÑA LUZMI Propietaria de la nave DOÑA LUZMI Armador de la nave DOÑA LUZMI Armador de la motonave GAIL RACHEL
Clase de Siniestro:	Abordaje
Recurrente:	Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado de la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, Propietaria de la nave DOÑA LUZMI.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial de la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, en calidad de propietaria de la nave DOÑA LUZMI, en contra de la sentencia del 20 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 23 de abril de 2008, entre las motonaves GAIL RACHEL de bandera colombiana y DOÑA LUZMI de bandera colombiana, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 23 de abril de 2008, suscrita por la señora RUTH MOSQUERA HURTADO, en calidad de Agente Marítimo, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de las novedades presentadas a la altura del Estero San Antonio, relacionadas con el siniestro marítimo de abordaje entre las naves GAIL RACHEL y DOÑA LUZMI, ocurrido a las 08:45 horas del día de presentación de la protesta.
2. En la misma fecha, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

3. A través de sentencia del 20 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsable al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, Capitán de la nave DOÑA LUZMI, por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 23 de abril de 2008.

Así mismo, lo declaró responsable de incurrir en violación de normas de Marina Mercante, en solidaridad con la señora MARIA LUZMILA MOSQUERA RIVAS, Propietaria de la nave DOÑA LUZMI, imponiendo a título de sanción, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

De igual manera, se declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante a la empresa COOTRANSMAR LTDA, imponiendo a título de sanción, multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

El Capitán de Puerto de Buenaventura, fijó el avalúo de los daños ocasionados a la nave GAIL RACHEL en cuatrocientos ochenta mil pesos (\$480.000) y los causados a la nave DOÑA LUZMI en diez millones quinientos catorce mil cien pesos (\$10.514.100).

4. Mediante escrito recibido el 27 de octubre de 2010, el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial de la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, propietaria de la nave DOÑA LUZMI, presentó recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la decisión del 20 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.
5. A través de auto del 20 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 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 apelación 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 las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el abordaje entre las naves GAIL RACHEL y DOÑA LUZMI, fueron las siguientes:

- *El día 23 de abril de 2008, aproximadamente a las 0730R una delegación del Colegio LA ANUNCIACIÓN se embarcó en el muelle turístico a bordo de las naves EL BASILON, NENA DEL PARAISO, EL MILAGROSO, LA ZAMBA, SANDRA PATRICIA y DOÑA LUZMI, con destino a la Bocana.*
- *Las naves estaban siendo escoltadas por una unidad de Guardacostas, al mando del señor Teniente de Corbeta MARIO RODRÍGUEZ, dirigiéndose en primera medida hacia el Estero San Antonio.*
- *La nave DOÑA LUZMI inició el recorrido con un solo motor YAMAHA 200 HP, aproximadamente a la altura de la Base de Infantería de Marina encendieron el segundo motor.*
- *Aproximadamente unos 200 más adelante, la nave DOÑA LUZMI se encontró de frente con la motonave GAIL RACHEL, presentándose la colisión que dejó un saldo de una persona fallecida y 21 pasajeros heridos.*

De acuerdo con el acta de protesta presentada por el señor ROBERTO PAREDES, Capitán de la nave GAIL RACHEL, las circunstancias en que se presentó el siniestro marítimo de abordaje fueron las siguientes:

"Zarpamos el día (23-04-08) a las 08:35 horas, del muelle de Maderas del Patía, cuando íbamos entre el Estero San Antonio y la torre del Puente del Piñal a baja velocidad, observe que se acercaba una lancha a gran velocidad hacia la motonave, la cual llevaba como pasajeros a un grupo de estudiantes, al ver esta situación le baje más la velocidad a la maquina e hice las respectivas señas de navegación y junto a los pasajeros y los tripulantes de la nave le hicimos señas con las manos y gritos al motorista de la lancha, pero todo fue en vano debido que no acató estas señas ocasionando esto que la lancha colisionara con la embarcación por el lado derecho de la proa". (fol. 60)

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe técnico presentado por el Perito Naval LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, fueron las siguientes:

- El ayudante de la nave DOÑA LUZMI se encontraba en la popa, donde no podía divisar los obstáculos o contactos que se pudieran presentar, a bordo de la nave

GAIL RACHEL trataron de alertar mediante gritos y señales pero no tuvieron resultados positivos.

- La lancha DOÑA LUZMI no iba a toda velocidad cuando se presentó el incidente, sin embargo debido a que habían bajado el segundo motor, el proceso de aceleración hizo que la proa se levantara reduciendo el rango de visibilidad.
- La regla N° 9 del Reglamento Internacional para prevenir abordajes, indica que los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.
- Así mismo, indica que los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela no estorbaran el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.
- La caravana había zarpado del muelle turístico, pasando sobre las tuberías de la draga "RIO CESAR" e ingresaron al Estero San Antonio por la margen izquierda (babor) cerca del Barrio Lleras.
- Desde la altura de la boya roja se aprecia sin ningún inconveniente todo el canal hasta las instalaciones de Bahía Cupica, por lo que no se entiende porqué el motorista de la lancha DOÑA LUZMI no tenía referenciada la nave GAIL RACHEL, que se encontraba haciendo tránsito de salida del canal.
- El motorista de la nave DOÑA LUZMI no vio la nave GAIL RACHEL, por lo que no pudo realizar de manera oportuna las maniobras para evitar el abordaje, además, ninguna de las personas a bordo lo alertó sobre la amenaza inminente, a pesar de que las condiciones de visibilidad eran buenas (8:55 am), no había lluvia y el mar estaba calmo.
- Acuerdo a las características del abordaje, se presume que la lancha venía en el proceso de aceleración a una velocidad de entre 10 a 15 nudos, además con la proa levantada (por el sitio del impacto, las marcas de pintura), lo que limitó ostensiblemente la visibilidad del motorista.

FUNDAMENTOS DEL RECURRENTE

El recurso de apelación presentado por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial de la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, propietaria de la nave DOÑA LUZMI, se centró principalmente en demostrar que el abordaje bajo estudio acaeció debido a un caso fortuito.

Agregó que siendo así, no se está hablando de lo previsible, ni de la negligencia para hablar de culpabilidad, sino de casos fortuitos, en el que el Capitán de la nave DOÑA LUZMI fue investido por la motonave GAIL RACHEL, y considerando que la

legislación colombiana excluye la responsabilidad en el caso fortuito, solicita respetuosamente se reponga la decisión del 20 de octubre de 2009.

De otro lado, manifiesta que el Capitán de Puerto de Buenaventura encontró como mayor responsable del siniestro a la nave DOÑA LUZMI, sin tener en consideración lo siguiente:

En el informativo aparece prueba pericial fotográfica en la que se ve a la motonave GAIL RACHEL envestir de frente a la lancha DOÑA LUZMI pegándole en el costado izquierdo, esto es prueba reina en el momento de establecer la responsabilidad.

Igualmente, el peritaje deja claro que la visibilidad absoluta la tenía la nave GAIL RACHEL, pues la nave DOÑA LUZMI llevaba estudiantes a bordo que le quitaban la visibilidad al Capitán.

Seguidamente argumenta, que la mayor responsabilidad en el siniestro la tuvo la nave GAIL RACHEL, pues fue esta la que envistió a la motonave DOÑA LUZMI y causó la muerte de una persona que iba a bordo de ella.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos presentados por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial de la Propietaria de la nave DOÑA LUZMI, el Despacho encuentra necesario hacer las siguientes precisiones:

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

De igual manera, a modo enunciativo y sin que se limite a ellos, el Decreto en comento señala los siguientes;

- a) El naufragio
- b) El encallamiento
- c) **El abordaje**
- d) La explosión o el incendio
- e) La arribada forzosa
- f) La contaminación marina
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias

A su turno la Resolución MSC. 255(84) adoptada el 16 de mayo de 2008 "Código de Normas Internacionales y Practicas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos", señala que se consideran siniestros marítimos:

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

5.- La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje".

Ahora bien, se considera que hubo abordaje cuando se presenta el acercamiento de un barco a otro hasta chocarlo, es decir, cuando se impacta una embarcación con otra deliberada o fortuitamente¹.

Conforme a la declaración rendida por el señor ROBERTO PAREDES, Capitán de la motonave GAIL RACHEL, el día de los hechos ocurrió lo siguiente:

"(...)En la altura de las torres del puente el piñal, hacia adelante vimos una lancha que hizo un giro en la boya roja de la punta del Lleras hacia dentro, como para Lizcano, esa lancha venía a toda velocidad, con dos motores doscientos, cuando nosotros vimos eso el maquinista me dijo que le bajara la maquina, yo le baje y en ese instante ellos se salieron a la caseta a gritarle a la lancha "oye te vas a estrellar, ponéle cuidado" pero él no oía nada por la recocha que llevaban, la proa iba levantada, se le decía que mermara, pero nada, no sé como él vio o si le dijeron algo, porque no llevaba a nadie en la parte de adelante, (...) el lo que hizo fue voltear, hizo un quiebre hacia la derecha de él, si lo hubiera hecho a la izquierda pasa o sigue derecho, él venía de frente (...)". (fol. 63- reverso)

Sobre el particular, se manifestó el señor YEISON RENTERIA VALENCIA, Capitán de la nave DOÑA LUZMI de bandera colombiana, así:

"(...) Salimos del muelle turístico, los pelaos iban parados, yo les decía que se sentaran pero no querían sentarse, cuando yo vi el barco fue ahí cerquita, trate de esquivarlo pero no pude (...)". (fol. 63)

De acuerdo con lo antes transcrito, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo que tuvo lugar entre las naves DOÑA LUZMI y GAIL RACHEL, fue el abordaje y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

En este punto, es preciso recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

¹ Glosario marítimo Dirección General Marítima Colombiana - https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter_a

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa³.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, señaló los criterios de la responsabilidad objetiva a tener en cuenta, tratándose de actividades peligrosas, así:

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

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

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

En el caso bajo estudio, el recurrente alegó que el siniestro ocurrió como resultado de un caso fortuito, y asegura que debido a ello, no es procedente la declaratoria de responsabilidad en contra de su prohijada, por lo cual, este Despacho procederá a verificar la existencia o no del citado fenómeno exonerativo.

De acuerdo con el informe pericial rendido por el Perito Marítimo LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, la causa efectiva del siniestro fue la siguiente:

“(...) Según versiones de testigos, además de las pruebas recolectadas mediante inspección pericial a las embarcaciones involucradas, se puede deducir que la lancha DOÑA LUZMI pasada la base militar del barrio Lleras, bajó el segundo motor 200 HP, e inició la aceleración del mismo lo que implicó que la proa se levantara, reduciendo la visibilidad, este levantamiento de alrededor de 12 grados,

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namón Vargas,

fue consecuencia como se dijo de la aceleración además que como la lancha no venía con el cupo completo, no tenía demasiado peso en el sector de la proa, el motorista manifestó haber visto la embarcación cuando se encontraba como a 30 metros, donde cayó a estribor, golpeando a la motonave GAIL RACHEL en el sector de la roda a 1.24 metros de la línea de flotación; el impacto en la lancha se presentó a 1,00 metros de la proa en la amura de babor, presentado el segundo impacto fuerte en el sector de media cubierta babor a 6,18 metros del impacto inicial (...)" (fol. 88-89)

Se concluye de lo anterior, que el abordaje entre las naves GAIL RACHEL y DOÑA LUZMI, acaeció debido a la confluencia de varios factores, entre ellos, que la última no llevaba el cupo completo por lo cual no tenía suficiente peso en la proa, lo que unido a la aceleración iniciada producto del encendido del segundo motor 200 HP, provocaron que la proa quedara levantada, esto es, que se elevara alrededor de 12 grados, bloqueando la visión del capitán, quien no pudo advertir a la nave GAIL RACHEL, sino hasta que estaba demasiado próximo para evitar el impacto.

En concordancia con lo anterior, el Capitán YEISON RENTERÍA VALENCIA, manifestó que los estudiantes a bordo de la motonave DOÑA LUZMI se encontraban de pie, no querían sentarse y que ello también coadyuvo para que sólo advirtiera la presencia de la nave GAIL RACHEL cuando ya estaba demasiado cerca. (fol. 63)

A su turno el señor ROBERTO PAREDES, Capitán de la nave GAIL RACHEL, manifestó que vio cuando una nave giró en la boya roja de la punta del barrio Lleras hacia adentro, la cual venía en su dirección a mucha velocidad, con dos motores 200, apopada con la proa levantada, sin proel o vigía, debido a ello decidió bajar velocidad, su tripulación empezó a hacerle señas con las manos y a gritarle a la otra nave que disminuyeran la velocidad pero no escuchaban, cuando al fin la nave DOÑA LUZMI advirtió la inminencia del choque, giró a la derecha, pero no pudo evitar el impacto. (fol. 62-reverso)

De otro lado, el señor Teniente de Corbeta MARIO JHONATAN RODRÍGUEZ MUÑOZ, Comandante de Unidad BP 438 de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, quien para el día de los hechos escoltaba la caravana de la que hacia parte la nave DOÑA LUZMI, en declaración rendida el día 20 de mayo de 2008, manifestó lo siguiente:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al Despacho cuando usted zarpó en qué posición se encontraba en relación con las lanchas. CONTESTADO: yo esperé a que todas salieran y obviamente iba de último (...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si usted en algún momento se percató de la presencia de la motonave GAIL RACHEL, en caso afirmativo puede indicar a qué distancia se encontraba. CONTESTADO: si me percaté, cuando iba por la boya roja del Lleras, mientras estaba suministrando la información a las lanchas, la vi a una distancia lejana, pero no puedo precisar a qué distancia (...)" (fol. 102)

Del anterior extracto, se concluye que para el día de los hechos la Unidad de Guardacostas de Buenaventura BP 438 se encontraba escoltando la caravana de seis motonaves incluyendo a la nave DOÑA LUZMI, por lo cual se encontraba en último lugar, pero aún así, desde la boya roja del barrio Lleras pudo advertir de manera oportuna la presencia de la motonave GAIL RACHEL, lo que indica que si la nave DOÑA LUZMI hubiera realizado una navegación prudente, también habrían podido advertirla y evitado el siniestro acaecido.

En cuanto a las acciones desplegadas por los señores YEISON RENTERIA VALENCIA y ROBERTO PAREDES, en calidad de Capitanes de las naves DOÑA LUZMI y GAIL RACHEL, respectivamente, se tiene lo siguiente:

Capitán de la nave DOÑA LUZMI:

- No ubicó a los pasajeros de forma eficiente, pues la nave estaba apopada, lo que generaba que la proa se elevara obstruyendo su visibilidad.
- Contaba con el apoyo de un proel o vigía, pero para el momento del siniestro, éste se encontraba verificando el funcionamiento de los motores.
- Advirtió la presencia de la nave GAIL RACHEL aproximadamente a 30 metros de distancia, y viró a estribor para evitar la colisión, pero la maniobra no fue oportuna.

Capitán de la nave GAIL RACHEL:

- Observó a la nave DOÑA LUZMI desde cuando giró en la boya roja del barrio Lleras.
- Al evidenciar que la nave en cita venía en su dirección, empezó a hacerle señales con las manos y a gritarle para que bajara velocidad o cambiara su rumbo.
- No se ejecutaron maniobras tendientes a evitar el abordaje.

Lo anterior indica, que la nave DOÑA LUZMI trató de evitar el abordaje virando a estribor, pero debido a que acababan de poner en funcionamiento el segundo motor 200 HP, se había iniciado el proceso de aceleración, por lo cual, dicha maniobra no fue oportuna y terminó impactando en contra de la motonave GAIL RACHEL.

Además, se debe recordar que la nave DOÑA LUZMI tiene un TRB de 7.02, un TRN de 5.69, dos motores marca YAMAHA 200 HP, por lo cual, de haber advertido oportunamente la presencia de la nave GAIL RACHEL, habría podido realizar las maniobras necesarias para evitar el abordaje.

Por su lado, la nave GAIL RACHEL tiene un TRB de 136.3, un TRN de 112 y sólo un motor de 360 HP, lo que indica que aún cuando hubiera intentado mover la nave para

evitar el abordaje, sus movimientos hubieran sido lentos pues el peso de la nave con relación a la capacidad de los motores así lo indican, por lo cual, es altamente probable que el resultado fuera el mismo.

De otro lado, de acuerdo al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes firmado en Londres el 20 de octubre de 1972 y aprobado en Colombia por medio de la ley 13 de 1981, se debieron observar las siguientes reglas:

REGLA 5: VIGILANCIA Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

REGLA 6: VELOCIDAD DE SEGURIDAD Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

REGLA 9: CANALES ANGOSTOS

- A. Los buques que naveguen a lo largo de un canal o paso angosto, se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.*
- B. Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela, no estorbarán el paso de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.*

Sobre lo anterior, se debe indicar que la entrada al Puerto de Buenaventura se encuentra catalogada como un canal angosto, por lo cual, considerando el tonelaje de la nave GAIL RACHEL, se concluye que éste tenía prelación en su paso por el canal, por lo cual, correspondía al Capitán de la nave DOÑA LUZMI transitar por fuera del canal, a fin de no estorbar a la primera.

Además, las naves deben mantener en todo momento una vigilancia eficaz sobre la ruta en la que transitan, lo que demostró la nave GAIL RACHEL pues advirtieron la nave DOÑA LUZMI desde que giraron en la boya roja del barrio Lleras, caso contrario esta última, pues a pesar de que llevaba un proel, éste estaba verificado el funcionamiento de los motores en la popa de la nave, unido al hecho de que la nave tenía la proa levantada reduciendo el margen de visión del Capitán, por lo cual, no se puede decir que la vigilancia fuera eficaz.

De acuerdo con lo anterior, queda claro que las acciones ejecutadas por el señor YEISON RENTERIA VALENCIA, Capitán de la nave DOÑA LUZMI, tuvieron mayor relevancia e incidencia en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, sin que se evidencie la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de responsabilidad de la fuerza mayor o el

caso fortuito, por lo cual, el Despacho respalda la posición del a quo y confirmará la decisión de primera instancia.

De otro lado, este Despacho encuentra procedente aclarar que en el fallo de primera instancia no se declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, propietaria de la nave DOÑA LUZMI, pues como se indica en el artículo primero (1º) de la decisión del 20 de octubre de 2009, sólo se encontró responsable del siniestro marítimo al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, en calidad de capitán de la citada nave.

Respecto de la violación de normas de Marina Mercante, este Despacho encuentra pertinente hacer las siguientes aclaraciones:

En el artículo segundo de la decisión recurrida, se declaró responsable al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, por violación a las normas de Marina Mercante, en calidad de Capitán de la nave DOÑA LUZMI, solidariamente con la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, en calidad de propietaria, no obstante, debe aclararse que la solidaridad en este tipo de decisiones sólo se predica en el pago de la multa a que hay lugar por las violaciones en que se hubiere incurrido con ocasión del siniestro, más no, por la responsabilidad de las infracciones propiamente dichas.

Consecuencia de lo anterior, se modificará el artículo segundo de la sentencia del 20 de octubre de 2009, en el sentido de aclarar que la responsabilidad por la violación del artículo 40 del Reglamento 1597 de 1988 y de las reglas 5, 6 y 9 del COLREG, recae únicamente sobre el señor YEISON RENTERIA VALENCIA, en calidad de Capitán.

Así mismo, es preciso aclarar que los llamados a responder de manera solidaria en el pago de la multa, son el Armador y el Agente Marítimo, conforme a lo preceptuado en las siguientes normas del Código de Comercio:

Artículo 1478: Son obligaciones del Armador:

2. Responder civilmente por las culpas del Capitán, del Práctico o de la Tripulación.

Artículo 1479: Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el Armador responderá solidariamente por las culpas del Capitán.

Artículo 1492: Son obligaciones del Agente:

8. Responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país.

Ahora bien, si se observa el artículo segundo de la decisión apelada, se evidencia que el a quo impuso a título de sanción, en contra del señor YEISON RENTERIA VALENCIA, una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos de forma solidaria con la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, en calidad de propietaria.

Sin embargo, considerando que la nave DOÑA LUZMI contaba con Armador designado para el día de los hechos, que para el caso era COOTRASMAR LTDA, como efectivamente se probó en el curso de la investigación, corresponde a dicha empresa y no a la señor MARIA LUZ MILA MOSQUERA, responder civilmente por las culpas del Capitán, razón por la cual, se modificará en dicho sentido el artículo en cita.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 20 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 2º.- DECLARAR al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, identificado con la C.C. N° 1.006.185.976, Capitán de la nave DOÑA LUZMI, responsable de incurrir en violación de normas de Marina Mercante, específicamente el artículo 40 del Reglamento 1597 de 1988 y las reglas 5, 6 y 9 del COLREG, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva del presente proveído”.

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 20 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 3º.- IMPONER a título de sanción al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, identificado con la C.C. N° 1.006.185.976, Capitán de la nave DOÑA LUZMI, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2008, equivalentes a cuatro millones seiscientos quince mil pesos m/c (\$4.615.000), pagaderos solidariamente con la empresa COOTRASMAR LTDA, en calidad de Armador, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente N° 050000249 del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído”.

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 20 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.


ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, identificado con la cedula de ciudadanía N° 11.785.339 y Tarjeta Profesional N° 29.352 del C. S. de la J., apoderado especial de la señora MARIA LUZ MILA MOSQUERA RIVAS, identificada con la C.C. N° 26.296.342, propietaria de la nave DOÑA LUZMI, al señor YEISON RENTERIA VALENCIA, identificado con la C.C. N° 1.006.185.976, Capitán de la nave DOÑA LUZMI, al Representante Legal de la empresa COOTRASMAR LTDA y al señor ROBERTO PAREDES, identificado con la C.C. N°

5.270.399, Capitán de la nave GAIL RACHEL, 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 ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

20 SEP 2012


Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)