

202010106904

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 OCT. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: RAD. 11012009003  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "CRISTIAN ANDRÉS"  
Propietario y/o armador de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS"  
Capitán motonave "COSTA AZUL"  
Propietario y/o armador de la motonave "COSTA AZUL"  
Clase de Siniestro: Abordaje

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el decisión de primera instancia del 24 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" de bandera colombiana y la motonave "COSTA AZUL" de bandera colombiana, ocurrido el 28 de enero de 2009, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. De oficio la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del abordaje ocurrido entre las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" de bandera colombiana y "COSTA AZUL" de bandera colombiana, el día 28 de enero de 2009, a treinta (30) millas de distancia de la boya de mar.
2. El día 28 de enero de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia del 24 de junio de 2010, mediante el cual declaró la responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", a los señores NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.104.425 de El Charco - Nariño y BOLÍVAR RAMOS SÓLIS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.105.337 de El

Charco - Nariño, capitanes de las naves, absteniéndose de fijar el avalúo de los daños por dicho concepto.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso como sanción a cada uno de ellos una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión en el término establecido, el Capitán de Puerto envió 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 al acervo probatorio obrante en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de abordaje, fueron las siguientes:

- El día 28 de enero de 2009, encontrándose a treinta (30) millas de distancia de la boya de mar, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se presentó el siniestro marítimo de abordaje, cuando la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" efectuaba tránsito de salida hacia el municipio de Satinga - Nariño y la motonave "COSTA AZUL" cubría la ruta desde Satinga - Nariño, hacia el puerto de Buenaventura.
- La motonave "CRISTIAN ANDRÉS", de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número MC-01-0525, comandada para la fecha de los hechos por el señor NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, de propiedad de los señores JAIME ROJAS y OSCAR JAVIER ESPINOSA POSADA.
- La motonave "COSTA AZUL" de bandera colombiana, se encuentra matriculada con el número MC-01-477, comandada para la fecha de los hechos por el señor BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, de propiedad del señor HUBER PAZ ERAZO.

## ANÁLISIS TÉCNICO

El Capitán de Fragata ® CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, perito marítimo con especialidad navegación y cubierta, rindió dictamen en tres escritos, de fecha 29 de enero de 2009, 30 de enero de 2009 y 27 de febrero de 2009, y concluyó lo siguiente:

- La motonave "CRISTIAN ANDRÉS" presenta golpes (deformación) en la borda por el costado de babor a la altura del puente de mando, y un golpe en la estructura del puente de mando a la altura de 2.0 metros aproximadamente sobre la cubierta principal por delante del costado de babor con desprendimiento de pintura.
- La motonave "COSTA AZUL" presenta golpes en la proa a la altura de la roda de babor y desprendimiento de aproximadamente 15 metros de borda costado babor, a la altura del castillo de proa.
- En la indagación por parte de los marineros timoneles momentos antes de la abordaje, la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" llevaba rumbo 210 grados al Suroeste y la motonave "COSTA AZUL" llevaba dirección 050 grados que al Noreste, es decir que llevaban orientaciones casi opuestas.
- Verificado por el perito el estado en que se encontraban las averías por motivo de la abordaje, se puede manifestar que la motonave "COSTA AZUL" golpeó con su proa babor y parte de la borda de babor a la motonave "CRISTIAN ANDRÉS", por la borda de costado de babor a la altura del puente de mando e igualmente golpeó al puente de mando por delante del costado de babor causando sólo desprendimiento de pintura.
- Acuerdo a las versiones de los marineros timoneles que iban de turno al timón y tripulación indagada en la audiencia pública desconocen las reglas básicas del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- Verificado el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes los timoneles de las dos motonaves "COSTA AZUL" y "CRISTIAN ANDRÉS", debieron aplicar la regla 14 de rumbos opuestos y/o casi opuestos y para evitar con anticipación el abordaje.

El dictamen del Capitán de Fragata ® CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, no pudo ser rendido en los términos del artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, debido a que las partes previamente citadas no comparecieron a la audiencia, sin embargo, en aras de garantizar el derecho de defensa, se les corrió traslado a fin de que presentaran sus objeciones, aclaraciones o solicitaran su complementación.

## 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 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 Buenaventura, 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 Abordaje de las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" de bandera colombiana y "COSTA AZUL", de bandera colombiana, sucedido el 28 de enero de 2009, a treinta (30) millas de la boya de mar del puerto de Buenaventura, en la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

- Acta de protesta suscrita por el apoderado del capitán de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" (folios 29 y 30).
- Declaración rendida por el señor NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, capitán de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" (folios 51 y 52).
- Declaración rendida por el señor HERMINZUL CANDELO PINEDA, marinero de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" (folios 52 y 53).
- Declaración rendida por el señor DANY VALLEJO SÁNCHEZ, marinero de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" (folios 53 y 54).
- Declaración rendida por el señor DAIRO FERNANDO SIACHOQUE LOZANO, maquinista de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" (folio 54).
- Declaración rendida por el señor EDGAR AGUIRRE MAYORGA, marinero de la motonave "COSTA AZUL" (folios 54 y 55).
- Declaración rendida por el señor HUBER PAZ ERAZO, armador de la motonave "COSTA AZUL" (folio 55).
- Declaración rendida por el señor BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, capitán de la motonave "COSTA AZUL" (folios 56 y 57).

3. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsable por el siniestro marítimo de abordaje de las naves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", a los capitanes de las dos motonaves con fundamento en el artículo 2344 del Código Civil y en pronunciamientos existentes sobre la materia los que concluyen que "Cuando hay de por medio varios responsables de un accidente, la obligación de resarcir los perjuicios es solidaria".

Para determinar la responsabilidad en el presente asunto, es necesario entrar a analizar las pruebas obrantes en el proceso, así:

Declaración rendida por el señor NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, capitán de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS", quien en relación a los equipos de navegación con que cuenta la motonave, dijo: "Navegador, brújula, radios HF y VHF, sonda". Sobre la actividad que se encontraba desarrollando en el momento de los hechos, manifestó: "Estaba en descanso". Sobre los hechos ocurridos relató: "Yo estaba de descanso, yo sentí el impacto me levante, salí al puente, observé que el barco estaba con la borda hundida y el otro estaba con la proa ida en la posición Lat. 03° 30'N y Long. 077° 31'W". Sobre las luces que llevaban encendidas durante la navegación dijo: "Luces de posición roja y verde". Sobre el conocimiento de las reglas de gobierno y de camino para prevenir abordajes, dijo: "Principalmente debe llevar las luces de posición roja y verde pero si yo busco a la derecha le doy roja o si busco a la izquierda del doy verde". (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

De la declaración recepcionada al señor HERMINZUL CANDELO PINEDA, marinero timonel de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS", sobre los equipos de navegación cuenta la embarcación, dijo: "Dos radios, una sonda, brújula y el navegador". Sobre las cartas de navegación dijo: "La más pequeña desde aquí hasta la boya cinco". En relación con la actividad que se encontraba desarrollando cuando ocurrieron los hechos, dijo: "Estaba en el puente en la guardia en la rueda, iba yo en mi ruta cuando localicé el barco que venía de frente". Al preguntársele por el costado de la embarcación que estaba viendo o cómo venía la nave, dijo: "A la distancia que viene el buque y yo voy se ve al frente, como yo voy hacia el Sur con mi ruta y ellos vienen hacia el Norte por su ruta, entonces yo tengo entendido en mi modo de navegar en mi ruta que llevo, ellos vienen buscando su derecha y yo voy buscando mi derecha, yo entiendo de que yo le vi la luz roja a ellos a babor, yo también le doy luz roja que es mi costado de babor buscando mi derecha". Al preguntársele desde qué hora y a qué distancia comenzó a observar la motonave "COSTA AZUL" y quien más la observó, dijo: "Cuando me entregó el marino de guardia DAVID VALLEJO, ya el buque se veía, la observé media hora, bueno yo creo que el capitán a la hora que él se acostó". Acerca de que hizo cuando la otra nave se aproximaba, dijo: "Yo voy en mi ruta y cojo siempre mi derecha para ir buscando mi lado, el buque se me fue acercando, yo veo que el buque va, cuando ya la distancia. Son dos minutos se me vino el buque encima, entonces yo vi cuando ellos se le fue la luz, se apagó la luz de una vez y allí prendió otra vez, en ese momento no hubo tiempo de nada, ni siquiera llamar por radio (...)". Sobre las luces de navegación que tenía encendidas la nave "CRISTIAN ANDRÉS", dijo: "A estribor roja y a babor verde". Sobre las luces que se observaban de la otra nave dijo: "Observaba la roja y la blanca, porque ellos no tienen verde". Sobre los hechos narró: "Que en el momento del hecho yo no hice sino llamar al capitán y le expliqué lo que había pasado, luego él tomó la rueda del timón y giramos hacia babor buscando el barco y ya lo vimos al frente que ya estaba dañado, nos acercamos hacia el entonces ya buscamos la forma de tomar los pasajeros la tripulación (...)" Sobre las reglas de gobierno para prevenir abordajes dijo: "Según mi experiencia cada uno debe ver las luces del que viene y así mismo uno se dirige". Sobre la descripción de como ocurrió el abordaje dijo: "Ellos vinieron por el lado de babor y chocaron contra nosotros por ese lado de frente, la proa de "COSTA AZUL" se dañó en toda la borda de nosotros junto a la luz de peligro". (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

De la declaración rendida por el señor EDGAR AGUIRRE MAYORGA, marinero timonel de la motonave "COSTA AZUL", sobre los equipos de navegación que tenía la nave, dijo: "El radio

grande y el pequeño, navegador, sonda", al preguntársele a qué distancia comenzó a observar la nave "CRISTIAN ANDRÉS" y quién más la observó, dijo: "Más o menos a 5 o 10 minutos que agarré la rueda miró la luz que me sale que venía subiendo porque ellos venían hacia arriba". Acerca de la acción que tomó cuando la otra nave se aproximaba, dijo: "Cuando la nave se aproximó más o menos a unos veinte minutos, o sea 10 minutos antes del accidente, yo le hablé al capitán Bolívar, yo le dije capitán levántese que estoy viendo una luz, que me dijera si voy bien, porque de todas maneras el capitán sabe más que uno, él se levanta y yo le digo que sí que hago, entonces él me dice se ubica y busque la derecha, yo le doy hacia la derecha y cuando al ratico me dice hájele y yo le di reversa, pero ya no hubo más nada que hacer, el barco lo cogí de un costado". Sobre las luces de navegación que tenía la motonave "COSTA AZUL" encendidas, dijo: "La verde, la roja y la luz blanca arriba del mástil al tope". Acerca de la luz que observaba de la otra nave dijo: "Sola la luz roja y la otra que salía de la máquina". Sobre los hechos relató: "Lo que sé es que a los 10 minutos de hablarle al capitán cuando él me dice que le baje ya estábamos era montados encima del otro barco de costado y nosotros de frente, por el impacto ya yo me fui para la proa el capitán se quedó en el puente de mando y yo a tirar madera al agua (...)" Acerca del conocimiento de las reglas de camino, dijo: "Si, que si el barco viene subiendo y me da roja yo le doy roja babor". Sobre si tiene conocimiento que regla de camino se utilizó para que no sucediera el abordaje, dijo: "Para mí lo que pasó fue que no vi la luz verde en ningún momento, no sé qué pasó pero yo no la vi desde el momento en que veníamos lejos (...)" (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

En declaración rendida por el señor HUBER PAZ ERAZO, armador de la motonave "COSTA AZUL", quien al indagársele por sus manifestaciones relacionadas con la falla de la luz verde de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS", a lo que manifestó: "Porque al divisar yo el barco antes del accidente 20 minutos antes y si vamos de frene yo tengo que ver las dos luces y nada más veía la sola roja". Se le solicitó acerca de lo que tenía que decir respecto a la afirmación que había realizado anteriormente relacionada con que el día anterior a la diligencia le habían metido un destornillador donde iban los circuitos de la luz verde de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS", a lo que respondió: "Yo estaba en la embarcación "CRISTIAN ANDRÉS" ayer cuando llegó el perito CARLOS VICTORIA y le dice al capitán de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" que encienda las luces de navegación, yo estoy al frente viendo la luz roja prende pero la verde no, se sube un marinero de la motonave abre con un destornillador y ahí prendió el bombillo, prendió y lo dejaron allí prendido". (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

En declaración rendida por el señor BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, capitán de la motonave "COSTA AZUL", sobre las cartas de navegación con que cuenta la nave, dijo: "Tenemos la COL 003 Costa Pacífica". Acerca de la actividad que se encontraba desarrollando cuando ocurrieron los hechos, dijo: "Yo iba junto con el de guardia, cuando él me dice que vio la luz pero no miramos la luz verde, ni roja, yo no la mire, yo le dije que buscara su derecha". Sobre el costado de la nave que le estaba viendo o como venía la embarcación, dijo: "Cuando yo miré fue que el barco se atravesó por la proa y ahí fue donde lo golpeamos por la mitad del barco". Acerca de las acciones realizadas cuando se acercaba la otra motonave, dijo: "Yo no más hice que el marinero buscara su derecha y él buscó la derecha, cuando miramos fue el barco atravesado ahí buscando pasarse por la proa pero no alcanzó, digo yo así que fue lo que hizo el marinero del otro barco, con la velocidad que llevaba el barco le bajamos pero ahí fue cuando fue el choque llevaba mucha velocidad, se le bajó pero no alcanzó a frenar el barco". Sobre la comunicación por radio, dijo: "Yo no lo llamé, lo único que hice fue buscar mi derecha eso fue todo". Acerca de cómo sucedió el accidente, dijo: "La proa con la mitad del "CRISTIAN

ANDRÉS" fue el choque ahí, o sea que se atravesó el CRISTIAN y lo cogió por la mitad del barco con la proa del "COSTA AZUL" (Cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

Conforme lo establecen las Reglas 7, 8, 14, 20 y 21 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG) aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981, se tiene lo siguiente:

#### Regla 7. RIESGO DE ABORDAJE

" a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados para la circunstancia y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe (...)

#### REGLA 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE

a) Si las circunstancias del caso lo permiten toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente el rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.

e) Si es necesario, con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

#### REGLA 14. SITUACIÓN "DE VUELTA ENCONTRADA"

a) A menos que se acuerde lo contrario, cuando dos buques de propulsión mecánica se encuentran con derrotas de vuelta encontrada y próximo uno al otro que involucren peligro de abordaje, cada uno alterará su rumbo a estribor de tal manera que cada uno pase francamente por la banda de babor del otro.

b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

- c) *Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.*

Regla 20: Luces y marcas – Ámbito de aplicación.

*"a) Las Reglas de esta Parte deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.*

*b) Las Reglas relativas a las luces deberán cumplirse desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese intervalo no se exhibirá ninguna otra luz, con la excepción de aquellas que no puedan ser confundidas con las luces mencionadas en este Reglamento o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz".*

Regla 21: Definiciones.

*"a) La "luz de tope" es una luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque, excepto en buques de eslora inferior a 12 metros donde la luz de tope se colocará lo más próximo posible al eje longitudinal del buque.*

*b) Las "luces de costado" son una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo.*

Sobre la responsabilidad endilgada a los capitanes de las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", se debe precisar que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre. El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse.

Al respecto se citan algunos pronunciamientos de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia.

En sentencia del 24 de agosto de 2009<sup>1</sup>, manifestó:

*"(... ) c) La responsabilidad recae en quien desarrolla una actividad que pueda estimarse como generadora de riesgos o peligros para la comunidad, en cuanto con la misma se incrementan aquellos a los que normalmente las personas se encuentran expuestas y, por ende, será responsable quien la ejerza, de hecho o de derecho, o esté bajo su dirección, manejo o control.*

*d) En este sistema, por lo general, exonera solo el elemento extraño, esto es, la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, cuando actúa como causa única y exclusiva o, mejor la causa extraña impide la imputación causal del daño a la conducta del supuesto autor.*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente No. 11001310303820010105401, Magistrado Ponente Dr. WILLIAM NAMÉN VARGAS



e) *En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta. (...)*

*Tal aspecto es el que la Sala ha destacado y querido destacar al referir a la graduación de "culpas" en presencia de actividades peligrosas concurrentes, esto es, el deber del juez de examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.*

*Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.*

*A este propósito, cuando la causa del daño es la conducta o actividad que se halle en la exclusiva esfera de riesgo de uno de los sujetos, éste será responsable único y a contrario sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución o participación para mitigar o atenuar el deber de repararlo".*

En pronunciamiento del 18 de diciembre de 2012<sup>2</sup>, manifestó:

*"(...) La importancia de esa decisión se concreta, entonces en haber reiterado que frente a una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el sentenciador tendrá que examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores, en la forma prevista en el artículo 2357 de la ley civil".*

En relación con los elementos citados exigibles para comprobar la concurrencia de responsabilidades, y sobre el caso en concreto se evidencia que el manejo y control de la actividad peligrosa recaía en cabeza de los capitanes de las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL".

No se probó en el proceso que los citados capitanes de las naves hayan actuado al amparo de alguna de las causales de exoneración de responsabilidad, es decir fuerza mayor o caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero.

Frente a las conductas desplegadas por los capitanes de las naves, que dieran lugar al acaecimiento del siniestro marítimo de abordaje, se encuentran las siguientes:

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente No. 76001-31-03-009-2006-00094-01 20

- Que las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL" lograron divisarse con un aproximado de veinte a treinta minutos antes de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.
- Que las dos naves llevaban entre sus equipos de navegación radios VHF y HF, sonda, brújula y navegador.
- Que las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL" llevaban la luz roja a babor, mostrando a los demás navegantes una señal de alerta, que debió ser coordinada con el fin de prevenir el abordaje.
- Que el timonel de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" confundió al momento de los hechos la posición de las luces, pues indicó que la nave llevaba encendido a estribor la luz roja y a babor la luz verde, siendo reglamentarias luz verde sobre la banda de estribor y roja sobre la banda de babor.
- Que tanto la nave "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL" no cumplieron con algunas de las reglas del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG), relacionadas con la obligación de llevar las luces de navegación roja y verde ininterrumpidas, (reglas 20 y 21).
- Que las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL" no hicieron uso de los medios que disponían de prevención, tales como la comunicación radial, ni utilizaron las maniobras para evitar el abordaje, a pesar que contaban con los medios y el tiempo suficiente para hacerlo, y que al advertir que las dos naves venían indicando luz roja, debieron considerar el riesgo de abordaje como existente, (reglas 7 y 8 COLREG).
- Así mismo, no cumplieron con la regla 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por cuanto en la situación de vuelta encontrada con rumbos casi opuestos, los dos buques debieron alterar su rumbo y caer a estribor, de tal manera que cada uno pasara por la banda de babor del otro, no como ocurrió en el presente asunto que el uno chocó de frente y el otro recibió el impacto por el costado de babor a la altura de la proa.
- Es por ello que se evidencia el incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por parte de los capitanes de las dos naves, hecho que condujo a la materialización del siniestro marítimo, lo que les atribuye una responsabilidad concurrente en partes iguales por la falta de previsibilidad y acción de un hecho anunciado que pudo evitarse, máxime que se encontraban ejecutando una actividad peligrosa.

A pesar de que en el momento de la ocurrencia del siniestro quienes estaban al frente de la maniobra eran los marineros timoneles de las motonaves, en términos del artículo 1503 del Código de Comercio el capitán deja de ejercer su función con la entrega de la nave, es decir, nunca pierde el gobierno de la misma.

Atendiendo a lo expresado anteriormente, se observa no sólo que concurre una responsabilidad en la producción del siniestro marítimo de abordaje de los capitanes de las naves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", también se demostró la violación a las normas de Marina

Mercante, contenidas en el incumplimiento a las reglas números 7, 8, 14, 20 y 21 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por lo que será objeto de modificación la parte resolutive referente a la responsabilidad.

Finalmente se estima pertinente mencionar por este Despacho, que el artículo cuarto del decisión de primera instancia impuso a título de sanción a cada uno de los capitanes de las naves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin especificar el porcentaje que debe pagar cada uno, hecho que será objeto de aclaración en la parte resolutive y se establecerá para cada uno de los responsables en cuatro millones novecientos sesenta y nueve mil pesos moneda corriente (\$4.969.000), 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** el artículo primero de la decisión de primera instancia proferida el 24 de junio de 2010, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL, acaecido el día 28 de enero de 2009, a los capitanes de las naves señores NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.104.425 expedida en El Charco - Nariño, y BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.105.337 expedida en el Charco - Nariño, con fundamento en la parte motiva de al presente decisión".

**ARTÍCULO 2º.- ACLARAR** el artículo cuarto de la decisión de primera instancia del 24 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de cuatro millones novecientos sesenta y nueve mil pesos moneda corriente (\$4.969.000), al señor NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.104.425 expedida en El Charco - Nariño, en calidad de capitán de la motonave "CRISTIAN ANDRÉS" de bandera colombiana, pagadero en forma solidaria con los armadores de la nave, señores JAIME ROJAS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.478.699 expedida en Bogotá y OSCAR JAVIER ESPINOSA POSADA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 3.660.381 expedida en Berlín- Yarumal.

Así mismo, imponer a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de cuatro millones novecientos sesenta y nueve mil pesos moneda corriente (\$4.969.000), al señor BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.105.337 expedida en el Charco - Nariño, en calidad de capitán de la nave "COSTA AZUL", pagaderos en forma solidaria con el armador de la nave, señor HUBER PAZ ERAZO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 87.190.337 expedida en Santa Bárbara - Nariño".

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 24 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores NICOLÁS ALZAMORA CASIERRA, BOLÍVAR RAMOS SOLÍS, JAIME ROJAS, OSCAR JAVIER ESPINOSA POSADA, HUBER PAZ ERAZO, capitanes y armadores de las motonaves "CRISTIAN ANDRÉS" y "COSTA AZUL", 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 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.

28 OCT. 2014



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo