

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 12012009014
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave LA NIÑA PILAR
Capitán de la nave SIN NOMBRE
Clase de Siniestro: Abordaje

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 13 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre la motonave LA NIÑA PILAR de bandera colombiana y la nave de madera SIN NOMBRE (sin matrícula) el día 22 de octubre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta N° 02676 recibida el 23 de octubre de 2009, el Comandante del ARC "BP 484" informó al Capitán de Puerto de Tumaco, el abordaje ocurrido entre la motonave tipo metrera de nombre LA NIÑA PILAR y la canoa de madera de construcción artesana SIN NOMBRE (sin matrícula), el día 22 de octubre de 2009.
2. El día 26 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 13 de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Tumaco declaró responsable al señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, en calidad de capitán de la nave LA NIÑA PILAR, por el siniestro marítimo de colisión, ocurrido el día 22 de octubre de 2009.

Así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de los daños y declaró responsables por violación de las normas de Marina Mercante a los señores HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO y ABADÍA SOLÍS BURBANO, capitanes de las naves LA NIÑA PILAR y SIN NOMBRE, respectivamente.

En consecuencia, se impuso un llamado de atención al señor ABADIA SOLÍS BURBANO, mientras que el despacho se abstuvo de imponer sanción alguna al señor HENRY HERNANDO CASIERRA.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Tumaco, remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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 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 acta de protesta N° 02676 recibido el 23 de octubre de 2009, suscrito por el Comandante ARC "BP 484", las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) Durante el desarrollo de la OROPER 088 - CEGUT- JDO- OCT/09, a bordo de la Unidad ARC "BP 484", efectuando control y registro en la Bahía interior de Tumaco, se inmovilizó 01 embarcación tipo matrera de 15 mts de eslora por 1.6 mts de manga, de color azul con verde, construcción en madera con cubrimiento de fibra de vidrio, propulsada por 02 motores marca Yamaha 40 HP con números de serie 1020058h x 10043910, por haber colisionado contra 01 canoa en la cual se movilizaba el señor ABADIA SOLIS, identificado con la cedula 12.907.540 de Tumaco, edad 73 años, quien reside en el barrio Exporcol, número de celular 3136799811.

Las dos embarcaciones son conducidas hasta el muelle de la EGUT, donde se interroga al señor ABADIA SOLIS como se encuentra de salud, manifestando solamente tener dolor en el tobillo de la pierna derecha, sin presentar fractura alguna, el señor HENRY HERNANDO CASIERRA, el cual era el motorista de la embarcación causante del accidente, llama a la señora ADRIANA CASIERRA MOSQUERA, para que lleve inmediatamente al señor ABADIA SOLIS a un centro médico para su valoración y revisión por parte de médicos asistencial (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

De las pruebas obrantes en el expediente, se logró establecer que las causas técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro marítimo de abordaje entre las naves LA NIÑA PILAR y SIN NOMBRE, fueron las siguientes:

- La nave tipo canoa SIN NOMBRE (sin matrícula) se encontraba fondeada cerca de la boya de mar que ésta frente a la Estación de Guardacostas de Tumaco, siendo aproximadamente las 12:30 pm del 22 de octubre de 2009.
- El señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, al mando de la nave LA NIÑA PILAR, se encontraba transportando pasajeros en el mismo sector, cuando advirtió al señor ABADIA SOLÍS en la proa de la nave SIN NOMBRE, quien levanto el remo para mostrar su posición.
- El Capitán de la nave LA NIÑA PILAR intentó evitar el impacto, pero ya era muy tarde y pasó sobre la nave SIN NOMBRE, por su parte, el señor ABADIA SOLÍS se lanzó al agua para evitar ser embestido.
- Seguidamente el señor CASIERRA COLORADO recoge en la motonave LA NIÑA PILAR al señor ABADIA SOLÍS, quien manifestó tener un dolor en el tobillo izquierdo, razón por la cual lo condujo a un centro asistencial.
- Igualmente, se estableció que el abordaje no fue el resultado de una falla mecánica, pues este ocurrió debido a que el Capitán de la nave LA NIÑA PILAR no logró advertir la posición de la nave tipo canoa SIN NOMBRE hasta que estuvo frente a ella, lo que no le dio tiempo para desarrollar una maniobra evasiva eficiente.

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 relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto a los aspectos sustanciales, se hace 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 M.S.C. 255(84) "Código para la Investigación de los 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 HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, capitán de la motonave LA NIÑA PILAR, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

"(...) Yo venía manejando y cuando voy a llegar a las boyas, por el lado derecho miro hacia adelante y veo el espacio libre y me agacho a achicar la canoa y cuando escucho una pasajera que me dice Henry, y miro hacia adelante y miro el viejito en la proa de la canoa y trato de quitarle la canoa pero ya la canoa le alcanzaba a agarrar el potro pero el no se golpeo, como iba despacio no golpee al señor, el potrillo en el que iba el señor estaba muy malo y se partió (...)" (fol. 4)

La declaración anterior, coincide con lo señalado por el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, quien se encontraba a bordo de la nave de madera de construcción artesanal SIN NOMBRE (sin matrícula), así:

"(...) Yo estaba fondeado al frente de la armada y viene este señor y le alce el canaleta y le grite duro que me mirara que estaba delante de ellos, pero ellos iban con dos motores 40 HP, y como no pararon me tire al agua y ellos pasaron por encima de mi potro (...)"

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

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

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.

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 abordaje entre la motonave LA NIÑA PILAR y la nave tipo canoa SIN NOMBRE (sin matrícula), ocurrió debido a la confluencia de varios factores, entre ellos, el hecho de que esta última se encontraba fondeada pescando en un área destinada al tráfico de naves menores y que la primera no logró advertir de manera oportuna la presencia de la canoa, a fin de ejecutar las maniobras evasivas de forma eficiente.

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

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 Namén Vargas,

Lo anterior, encuentra sustento en la declaración rendida por el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, capitán de la motonave SIN NOMBRE (sin matrícula), quien al ser preguntado sobre las maniobras que realizó para evitar el abordaje, manifestó:

"(...) Yo lo único que hice fue alzarle el canaleta a la otra embarcación con el único brazo que tengo, la intención era que la embarcación parara pero no giro y me toco tirarme al agua y sin embargo me quebraron el canaleta (...)"

Sobre el mismo asunto, al señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, capitán de la nave LA NIÑA PILAR, manifestó:

"(...) Miro hacia adelante y miro al viejito en la proa de la canoa y trato de quitarle la canoa, pero ya la canoa le alcanza a agarrar el potro, pero él no se golpeo (...) yo lo que hice fue sacarle la proa a la canoa y bajarle la velocidad al motor, para que no fuera a golpearse, ni a ocurrir un accidente (...)" (fol. 4-reverso)

Ahora bien, es de recordar que las señales hechas por el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, con el propósito de mostrar su posición y evitar el abordaje, no eran los medios más adecuados para cumplir dicho cometido, pues para ello, toda nave que opere dentro de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, debe contar con recursos visuales y acústicos que permitan advertir de manera eficiente y oportuna su localización.

Máxime, cuando el lugar donde se encontraba fondeada la nave al momento del abordaje, no está destinado para la actividad que desarrollaba el señor ABADIA SOLÍS BURBANO el día de los hechos, pues la bahía interior es un área de constante tráfico de motonaves menores.

Así las cosas, el Despacho advierte que la nave de madera SIN NOMBRE (sin matrícula) se expuso de manera imprudente al peligro, pues no solo no contaba con las señales visuales y acústicas necesarias para la navegación, sino que también se fondeó en un canal navegable, lugar que por su destinación, implica un constante tráfico de naves, razón por la cual, no es permitido fondear en dichas zonas.

Ahora bien, respecto de la conducta náutica desplegada por el señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, se tiene que éste se encontraba transportando pasajeros, que momentos antes de que su motonave impactara contra la nave de madera SIN NOMBRE, no observó que hubiera nada en su ruta, por lo cual procedió a achicarla, cuando uno de los pasajeros lo alarmó sobre lo cerca que estaba de la citada canoa, pero ya era demasiado tarde para evitar el abordaje. (fol. 4)

Ello implica, que el señor HENRY CASIERRA COLORADO ejerció el gobierno de la motonave LA NIÑA PILAR de una forma descuidada, pues cuando se suponía que debía estar al tanto de su rumbo, se encontraba achicándola, lo que le impedía divisar cualquier objeto o nave que se cruzara en su camino, lo que queda de relieve en su declaración, pues fueron los pasajeros quienes advirtieron la presencia de la nave de madera SIN NOMBRE, y dada la proximidad no logró realizar las maniobras necesarias para evitar el abordaje.

Es de rescatar que, siendo la nave LA NIÑA PILAR la que contaba con los medios de propulsión (2 motores 40HP marcan Yamaha), se encontraba en mayor capacidad para evitar

el abordaje, no obstante, fue ésta la que impacto contra la nave de madera SIN NOMBRE (sin matrícula).

En el caso bajo estudio, es claro que se presentó la concurrencia de actividades peligrosas, pero ello no sugiere que debe haber una concurrencia de responsabilidades, pues dentro de la cadena de causas que dieron lugar al siniestro, es claro que la persona que contaba con los medios y tenía mayores posibilidades de evitar el abordaje, era el Capitán de la motonave metrera LA NIÑA PILAR, máxime, cuando por su tamaño era ésta la que estaba destinada a causar mayores daños, como efecto sucedió, dado que impactó y destruyó la nave de madera SIN NOMBRE (sin matrícula).

Así mismo, es dable concluir que aunque el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, en calidad de Capitán de la nave SIN NOMBRE (sin matrícula), hubiera desarrollado las maniobras evasivas a que tenían lugar, existe una alta probabilidad de que el resultado fuera el mismo, pues la propulsión de aquella es a través de remos y considerando que el capitán era un hombre de avanzada edad, es poco probable que hubiera logrado salir oportunamente de la ruta que seguía la nave LA NIÑA PILAR.

Sobre el asunto, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en pronunciamiento del 18 de diciembre de 2012⁴, 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”.

Así pues, es evidente que el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, se expuso de manera imprudente al peligro, pues se encontraba fondeado en una zona de constante tráfico de naves menores, no obstante, revisadas las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo el abordaje, el Despacho concluye que sí el Capitán de la nave LA NIÑA PILAR hubiera gobernado la nave con la escrupulosidad debida, este habría podido avistar la presencia de la nave de madera SIN NOMBRE oportunamente, lo que le hubiera dado el tiempo necesario para tomar las medidas para evitar el abordaje.

Visto lo anterior, queda claro que las acciones ejecutadas por el señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, Capitán de la nave LA NIÑA PILAR, tuvieron mayor relevancia e incidencia, en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, por lo cual, el Despacho respalda la posición del a quo y confirmará el artículo primero de la decisión consultada.

De otro lado, es de recordar que la naturaleza de las decisiones que toman las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de la cual se establece la responsabilidad por siniestros marítimos tienen naturaleza jurisdiccional⁵, sin embargo, sí con ocasión del

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente No. 76001-31-03-009-2006-00094-01 20

⁵ Sentencia del 26 de octubre de 2000, Consejo de Estado - sección primera, (expediente N° 5844).

siniestro se comprueba que hubo violación a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, se deberán imponer las sanciones y multas a que hubiere lugar, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, el Capitán de Puerto de Tumaco declaró la responsabilidad de los señores HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO y ABADIA SOLÍS BURBANO, en la violación de normas de Marina Mercante.

Sobre el particular, se debe precisar que conforme al acta de defunción N° 6820066 del 27 de enero de 2011, el señor ABADIA SOLÍS BURBANO, identificado con la C.C. N° 12.907.540, falleció el día 27 de octubre de 2010, sin embargo, esta sólo fue aportada al Despacho días después de que se comunicara la decisión de primera instancia, por lo cual, se hace necesario hacer las siguientes aclaraciones:

Por *sanción* debe entenderse “un mal infligido por la Administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal. Este mal (fin afflictivo de la sanción) consistirá siempre en la privación de un bien o de un derecho, imposición de una obligación de pago de una multa⁶.

Así mismo, se debe aclarar que, el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa está subordinada a las reglas propias del debido proceso.

De conformidad con ello, el Constituyente de 1991 hizo extensivo el debido proceso a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas (art. 29 superior), por lo que las garantías mínimas del debido proceso penal resultan aplicables a las actuaciones administrativas sancionatorias aunque con una menor rigurosidad.

Ahora bien, la doctrina especializada ha expuesto que, dentro de los principios más trascendentales en el derecho sancionatorio pueden destacarse: i) el principio de legalidad, ii) el principio de tipicidad, iii) el debido proceso, iv) el derecho de defensa, v) el derecho a no declarar contra sí mismo, vi) el principio de presunción de inocencia, vii) el principio de la personalidad de las sanciones o dimensión personalísima de la sanción, viii) el principio de proporcionalidad, y ix) el principio de oportunidad, entre otros.⁷

Al respecto, el Honorable Consejo de Estado⁸ ha dicho:

“(...) Al operador administrativo corresponde constatar (...) 1. La imputabilidad, toda vez que debe establecer que el sujeto pasivo del poder punitivo tiene la capacidad de responder; 2. La relación psíquica entre el administrado sobre el que recae la sanción y el hecho descrito como infracción administrativa. y; 3. La no existencia de supuestos facticos que excluyan la responsabilidad. (...) lo que tiene como manifestación en el derecho administrativo sancionatorio el principio de personalidad de las sanciones, mediante el

⁶ Curso de Derecho Administrativo II. Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández. Novena Edición. Thomson. Civitas. 2004. Pág. 163.

⁷ Derecho Administrativo Sancionador. Una aproximación dogmática. Jaime Ossa Arbeláez. Segunda Edición. Legis. 2009. Págs. 187 a 424.

⁸ Consejo De Estado, Sala De Lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, Consejero ponente: Enrique Gil Botero. Bogotá, D.C., 22 de octubre de 2012. Radicación número: 05001-23-24-000-1996-00680-01(20738)

cual se impone un límite al ius puniendi del Estado comoquiera que la responsabilidad derivada del ilícito administrativo no puede extenderse a un sujeto distinto del infractor.

Esta es la razón por la cual, la muerte del infractor ocasiona inmediatamente la cesación de la actuación punitiva dado que no se trata de obligaciones que se hagan extensibles a los herederos (...)".

Del estudio jurisprudencial y doctrinal anteriormente expuesto, se puede concluir que la responsabilidad administrativa es de carácter personal y en virtud de ello, solo puede ser declarado responsable el sujeto infractor.

En este sentido y considerando que el señor ABADIA SOLÍS BURBANO falleció, este Despacho modificará el artículo tercero de la decisión de primera instancia, en el sentido de exonerar de responsabilidad al citado señor y en consecuencia se revocará el artículo quinto de la sentencia en consulta.

Ahora bien, respecto de la violación de normas de Marina Mercante cometidas por el señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, se evidencia que pese a que se le declaró responsable, el Despacho se abstuvo de imponer la sanción correspondiente.

Ello obedeció a que, con ocasión de siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre las naves LA NIÑA PILAR y SIN NOMBRE, el Comandante del ARC "BP 484" presentó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción el reporte de infracción N° 02676 del 22 de octubre de 2009, el cual se tramitó conforme lo establece la Resolución 0347 de 2009 (vigente para la época de los hechos).

Así las cosas, mediante Resolución N° 084 CP02- JURÍDICA, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia, a través del cual, declaró responsable al señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, por la violación de los Código de infracción N° 39 "Navegar sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas", e impuso a título de sanción multa un (01) salario mínimo legal mensual vigente para el año 2009.

La multa anterior, fue cancelada por el señor CASIERRA COLORADO mediante consignación N° 901916238 del 27 de octubre de 2009, obrante a folio 8 del expediente contentivo del reporte de infracción.

Por ello, aún cuando se encuentra probada la infracción al citado código por parte del señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, Capitán de la nave LA NIÑA PILAR, no es dable imponer sanción alguna, pues ya fue sancionado por dicha causa.

No obstante lo anterior, este Despacho evidencia que con ocasión del siniestro marítimo de abordaje entre las naves LA NIÑA PILAR y SIN NOMBRE (sin matrícula), también se incurrió en las siguientes faltas:

Resolución 0347 de 2007.

Cód. 35. Navegar en embarcación que no éste matriculada ante la Autoridad Marítima.

Cód. 58. Prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por DIMAR.

Ahora bien, es de precisar que la potestad que tiene la Autoridad Marítima para sancionar la violación de normas de Marina Mercante, caduca a los tres años contados desde el día en que se produjo la infracción, tal como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, así:

“Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducara a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas”.

En el caso bajo examen, los hechos ocurrieron el día 22 de octubre de 2009 y a la fecha han transcurrido más de tres años, comprobándose de esta manera que operó el fenómeno de la caducidad respecto de infracción de los códigos N° 34 y 58 de la Resolución 0347 de 2007, en virtud de ello, no es pertinente pronunciarse al respecto y se mantendrá lo resuelto por el a quo, sobre el particular.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo tercero de la sentencia del 13 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión, la cual quedará así:

“ARTÍCULO 3°.- DECLARAR la responsabilidad del señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, identificado con la cedula de ciudadanía, en calidad de Capitán de la nave LA NIÑA PILAR, por violación a las Normas de Marina Mercante colombianas, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente sentencia”.

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo quinto de la decisión del 13 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, conforme a las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de primera instancia, del día 13 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

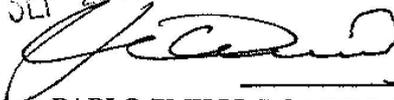
ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión al señor HENRY HERNANDO CASIERRA COLORADO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 12.914.959, Capitán de la nave LA NIÑA PILAR y a los herederos del señor ABADIA SOLÍS BURBANO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 12.907.540, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 6º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, 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.

25 SEP 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)