

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2014110252

508

Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: RAD. 11012009015
Sujetos Procesales: Capitán motonave "HARRAIJAN"
Propietario motonave "HARRAIJAN"
Agente marítimo motonave "HARRAIJAN"
Capitán motonave SIN NOMBRE
Propietario y/o armador motonave SIN NOMBRE
Clase de Siniestro: Abordaje

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el decisión de primera instancia del 25 de enero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "HARRAYJAN" de bandera colombiana contra la nave SIN NOMBRE, ocurrido el 20 de diciembre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta recibida el 21 de diciembre de 2009, suscrita por el señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN" de bandera colombiana, el Capitán de Puerto de Buenaventura, tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre ésta contra la nave SIN NOMBRE, ocurrido el día 20 de diciembre de 2009, en el sector del estero San Antonio, jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. El día 21 de diciembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió decisión de primera instancia el 25 de enero de 2011, a través de la cual declaró responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a los capitanes de las naves involucradas, señores SILVIO MURILLO MOSQUERA y ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, igualmente se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

10

Así mismo, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos moneda corriente (\$5.356.000) al señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN", pagaderos en forma solidaria con el señor CARLOS ANDRÉS RIASCOS MINA, en calidad de armador de la citada nave.

En el mismo sentido, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos moneda corriente (\$5.356.000) al señor ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, capitán de la motonave SIN NOMBRE, pagaderos en forma solidaria con el armador de la nave.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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 con la protesta recibida el 21 de diciembre de 2009, suscrita por el señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN" de bandera colombiana, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de abordaje, fueron las siguientes:

"Salí del club sabanales a las 14:20 del domingo 19 de diciembre de 2009, al salir le día instrucciones al marinero para que organizara los salvavidas, el marinero que llevaba en ese momento era el señor FERMÍN ANTONIO VICTORIA MURILLO, el marinero regular de la embarcación se encuentra enfermo por esa razón salió el bote, cuando íbamos llegando frente a la playita yo divise una canoa a remo a mi lado a estribor con una cantidad de personas, yo rebajé la velocidad para no causarle turbulencia en les hice el quite hacia el lado contrario y en ese momento de la nada me salió otra canoa de remo llena de gente por el frente la cual cuando la villa estaba muy cerca y si le giraba al otro lado estaba la otra canoa, así que me monte sobre ella, por más que puse los motores en reversa y grite al marinero para que se fijara no se pudo evitar la colisión con la canoa, pasamos casi sobre el bote y quedaron una cantidad de 11 personas esparcidas en el mar, ninguno de ellos llevaba chalecos o alguna protección para nadar en el momento recogimos a las personas y uno de ellos me dice que faltaba una señora, llamamos a otra canoa y nos pusimos a buscarla, luego puse al personal en la orilla del lleras y recogí a tres infantes de marina y me dirigí a Guardacostas, allí les

1609

informamos de los hechos y me retorné al lugar de los hechos con un Guardacostas a realizar nuevamente la búsqueda de la señora en todas las travesías, nos cogió las 17:30 horas y retornamos a la isla naval, dejamos el bote en la isla (...).

- La motonave "HARRAYJAN" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número CP-01-1410-A, al mando del señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, de propiedad del señor CARLOS ANDRÉS RIASCOS MINA, representada por la agencia marítima JAVIER AGUILAR.
- La motonave SIN NOMBRE, no estaba matriculada y se encontraba al mando del señor ROBINSON SOLÍS RENTERÍA.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo con especialidad en navegación y cubierta categoría B, LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, en dictamen del 9 de febrero de 2010, concluyó lo siguiente:

- El accidente que se presentó entre la motonave "HARRAYJAN" y una canoa de madera a remos SIN NOMBRE, ocurrió por la falta de vigilancia en la proa de la motonave "HARRAYJAN", porque el marinero en el momento en que ocurrió el hecho se encontraba desempeñando funciones diferentes a la de permanente vigilancia del horizonte para informar al capitán de contactos en el área, pues conocían en área y sabían del continuo tránsito de canoas a remos por ese tramo del estero.
- Sobre las posibles causas que dieron origen al siniestro manifestó: Durante el tránsito por el estero de San Antonio, la motonave "HARRAYJAN" venía por el costado derecho de este, como lo establecen las normas de camino, al llegar a la altura del barrio la Playita, el patrón observó a corta distancia una canoa a remos por su costado de babor, por lo que efectuó el viraje a estribor, colisionando con otra canoa de madera que cruzaba el estero en la dirección la Playita - Río Dagua.
- Debido a que la lancha "HARRAYJAN" tiene consola de gobierno a popa en el centro de esta, y considerando que venía a unas 3.000 revoluciones, su proa estaba un poco levantada, lo que impedía que el patrón tuviera una visión del horizonte de los posibles contactos que se presentaran, a pesar de contar con un marinero como tripulante en el instante de los hechos, éste se encontraba repartiendo chalecos salvavidas entre los pasajeros a bordo y no estaba cumpliendo con su deber de vigía durante el tránsito por un canal angosto.
- En vista de lo anterior, se presume que la causa que dio origen al siniestro fue la falta del marinero en proa, dada la restricción visual que tenía el patrón de dicha embarcación.

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 de Buenaventura para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a 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 abordaje de la motonave "HARRAYJAN" contra la motonave SIN NOMBRE, acaecido el 20 de diciembre de 2009, en el sector del estero San Antonio, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

- Protesta recibida el 21 de diciembre de 2009, suscrita por el señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN" (folios 18, 20).
- Declaración rendida por el señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN" (folios 29 y 30).
- Declaración rendida por el señor FERMIN ANTONIO VICTORIA MURILLO, marinero de la motonave "HARRAYJAN" (folios 30 y 31).
- Declaración rendida por el señor ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, capitán de la motonave SIN NOMBRE 31 y 32).

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

El Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsables por el siniestro marítimo de abordaje a los señores SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la nave "HARRAIJAN" y ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, capitán de la motonave SIN NOMBRE, en razón a la falta de precauciones mínimas de seguridad para mantener una permanente y clara detección visual de las embarcaciones que se podían encontrar en riesgo de abordaje.

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

- En declaración rendida por el señor SILVIO MURILLO MOSQUERA, capitán de la motonave "HARRAYJAN", sobre el lugar de la nave en que se encontraba el marinero FERMÍN ANTONIO, dijo:

"En la parte de adelante, en ese momento estaba alcanzando un salvavidas para una de las niñas que iba allí"

En relación con las medidas tomadas para evitar el accidente, manifestó:

"La cabrilla está en el centro y no de ahí no ve casi, y por eso va el marinero, pero en este momento el marinero estaba buscando un chaleco para una niña"

Así

Referente a la distancia que se encontraba de la canoa, cuando se percató de la presencia de dicha motonave, dijo:

"Ya era muy cerca"

Sobre las acciones tomadas en el momento de percatarse de la presencia de la nave, informó:

"Poner el motor en neutro y dar la vuelta, pero ya no había nada que hacer porque la lancha estaba cerquita"

Acerca de si hubo pérdida de vidas humanas, dijo:

"Si hubo un muerto, una señora no sé el nombre" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, capitán de la motonave SIN NOMBRE, sobre la actividad que se encontraban realizando para la fecha de los hechos, expresó:

"Zarpamos de la pesquera de la playita, como a las dos y quince de la tarde, veníamos de comprar las cosas de diciembre, como ropa de los niños".

En relación con la cantidad de personas que se transportaban, dijo:

"Nueve personas incluido yo"

Sobre los hechos, narró:

"Salimos y ya íbamos afuera, habían pasado con cinco minutos, cuando vimos la lancha que venía, nosotros gritábamos, pero nadie oía y allí fue cuando la lancha pasó por encima y la lancha se fue al plan, quedó en dos pedazos y cuando ya nos arrollaron los de la lancha se devolvieron y nos recogieron y nos llevaron a unos a la Playita y a otros a Guardacostas. Una señora no apareció y se empezó a buscar y la encontramos como a la una de la mañana".

En relación con las características de la nave que comandaba, informó:

"Es de madera, no estaba pintada, no tiene nombre, medía por allí 8 metros de largo y 80 o 90 centímetros de ancho, no tiene bancadas".

Referente a si la nave se encuentra matriculada, dijo:

"No, yo se la alquilé al dueño, el señor REYNALDO RODALLEGA, se la alquilé para venir a comprar las cosas, sólo para ese viaje"

Sobre las razones por las cuales se encontraba ejerciendo la actividad de navegación en una nave sin matrícula, manifestó:

"Porque nosotros allá no matriculamos las lanchas"

En relación con si cuenta con licencia de navegación, dijo:

"No"

Sobre el tipo de señalización que llevaba la nave, informó:

"Nada"

En relación con si se presentó pérdida de vidas humanas, dijo:

"Hubo un muerto, una señora, JUANA ADELA ARROYO, era mi tía".

Sobre las razones por las cuales la nave no contaba con bancadas, dijo:

"Cada uno tiene banco y lo embarca en la lancha y allí se sienta, la carga cada uno sube lo suyo y lo monta al lado de donde se siente" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Conforme lo establecen las Reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG) aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981, se tiene lo siguiente:

Regla 5. RESPONSABILIDAD:

"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 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 marineras."

109

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 9.CANALES ANGOSTOS.

" a) 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.

b) Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.

c) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto.

d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.

e) En un paso o canal angosto, cuando únicamente sea posible adelantar si el buque alcanzado maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza deberá indicar su intención haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la regla 34 c) i). El buque alcanzado dará su conformidad haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la regla 34 c) ii) y maniobrando para permitir el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la regla 34 ii) Esta regla no exime al buque que alcanza de sus obligaciones según la regla 13.

d) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la regla 34 e).

1/16/13

e) Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.

Sobre la responsabilidad endilgada a los capitanes de las motonaves "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE, 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 2009¹, 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.

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

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

162

sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución o participación para mitigar o atenuar el deber de repararlo".

En pronunciamiento del 18 de diciembre de 2012², 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 responsabilidad, 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 "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE.

No se probó en el proceso que los citados capitanes, 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 dieron lugar al acaecimiento del siniestro marítimo de abordaje, se encuentran las siguientes:

- Que las motonaves "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE, no lograron divisarse, sino hasta el momento en que ocurrió el siniestro marítimo de abordaje.
- Que la motonave SIN NOMBRE, no llevaba vigía en el momento de la ocurrencia del hecho investigado.
- Que el marinero de la motonave "HARRAYJAN", en el momento en que ocurrió el hecho, no se encontraba desarrollando su función de vigilancia.
- Que la motonave "HARRAYJAN", puso en neutro el motor e intentó dar la vuelta en el momento que se percató de la presencia de la nave SIN NOMBRE, cuando la obligación era caer a estribor.
- Que la motonave SIN NOMBRE, no se encuentra matriculada, su capitán no cuenta con licencia de navegación, se encontraba transportando pasajeros sin autorización, y sin las medidas de seguridad pertinentes para esta clase de actividades.
- Que la motonave SIN NOMBRE, en el momento de divisar a la nave "HARRAYJAN" la única señal que emitió fue los gritos, pues no contaba con ninguna clase de elementos, ni señalización que le permitieran advertir a la otra nave que se encontraba en la zona.

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

- Que los capitanes de las naves involucradas, no cumplieron con la obligación de mantener una eficaz vigilancia en todo momento, ni hicieron uso de los medios disponibles apropiados al ingresar a un canal angosto y considerar que se encontraban en riesgo de abordaje.
- Que las motonaves "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE, no cumplieron con las reglas 8 y 9 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes, por cuanto no realizaron ninguna de las maniobras para prevenir el abordaje, especialmente porque navegaban en un canal angosto.

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 que pudo evitarse, máxime que se encontraban ejecutando una actividad peligrosa en un canal angosto.

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 "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE, también se demostró la violación a las normas de Marina Mercante, contenidas en el incumplimiento a las reglas números 5, 6, 7 y 8 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes.

Revisado en el expediente, se observa que el señor ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, en calidad de capitán de la motonave SIN NOMBRE, advirtió en su declaración que como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje entre las naves "HARRAYJAN" y SIN NOMBRE, se presentó la pérdida de la vida de la señora JUANA ADELA ARROYO.

No obstante, al no haberse acreditado en legal forma la afirmación anterior, ni haberse presentado reclamaciones dentro del proceso por parte de los familiares de la presunta víctima, éste Despacho se abstendrá de pronunciarse en relación con los daños causados en este sentido.

Complementando lo anterior, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y para citar a las partes, pues se debe emitir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto y respaldará la decisión del fallador de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 25 de enero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

1/10

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores SILVIO MURILLO MOSQUERA, CARLOS ANDRÉS RIASCOS MINA y al Representante Legal de la agencia marítima JAVIER AGUILAR, capitán, propietario y agente marítimo, respectivamente, de la motonave "HARRAYJAN", a los señores ROBINSON SOLÍS RENTERÍA, capitán de la motonave SIN NOMBRE, al armador de la citada nave y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- 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.

10 DIC. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo