

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 27 de febrero de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "CACIQUE I" y un cayuco, ocurrido en área de su jurisdicción el día 24 de marzo de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 24 de marzo de 2005 en la Bahía de Cartagena se presentó abordaje de la motonave "CACIQUE I" con un cayuco de pesca, siniestro en el que posteriormente perdiera la vida el señor HERNANDO TORRES JIMÉNEZ.
2. El 05 de abril de 2005, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 27 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsables del siniestro a los señores ANTONIO RAFAEL GUERRERO CEREN, capitán de la motonave "CACIQUE I" y HERNANDO TORRES JIMÉNEZ, propietario del cayuco arriba mencionado.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, norma vigente para la época del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 45 al 48 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA LA PROVIDENCIA DEL 27 DE FEBRERO DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO DE ABORDAJE ENTRE LA MOTONAVE CACIQUE I Y UN CAYUCO.	3
--	---

“El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.).” (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias que rodearon el siniestro de abordaje las siguientes:

- El 24 de marzo de 2005 la motonave “CACIQUE I” transitaba por Bahía de Cartagena a la altura de la Virgen del Carmen cubriendo la ruta Bocachica-La Bodeguita, mientras que el señor HERNANDO TORRES JIMÉNEZ se encontraba en faena de pesca.
- En el área donde se presentó el siniestro usualmente se ubican pescadores, así como también el volumen del tráfico marítimo es alto, lo cual hace necesario desplazarse a baja velocidad y estar atento al tránsito de las motonaves.
- El señor HERNANDO TORRES JIMÉNEZ le manifestó a su hijo que las motonaves transitaban muy rápido en la zona en la que el llevaba a cabo sus faenas de pesca artesanal.
- La nave “CACIQUE I” es de proa alta, por lo tanto el auxiliar del capitán debe ubicarse en esa misma parte de la motonave.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA LA PROVIDENCIA DEL 27 DE FEBRERO DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO DE ABORDAJE ENTRE LA MOTONAVE CACIQUE I Y UN CAYUCO.

5

"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."

Porque del informe pericial rendido por el señor JOSÉ DAVID ESPITIA JIMÉNEZ y de las declaraciones recogidas en las audiencias públicas celebradas con ocasión del artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, se infiere que la motonave "CACIQUE I" no se desplazaba a una velocidad moderada, dado que no pudo reaccionar y esquivar al cayuco, el cual finalmente fue impactado.

Por lo tanto la citada motonave transitaba por la Bahía de Cartagena a una velocidad, que no permitía evitar el siniestro.

De otra parte, es de resaltar que para este Despacho existe una responsabilidad del señor HERNANDO TORRES JIMÉNEZ en los hechos ocurridos el 24 de marzo de 2005, al igual que el señor ANTONIO RAFAEL GUERRERO CEREN, dado que en la Bahía de Cartagena no es usual que se efectúen faenas de pesca por ser un área de alto tráfico marítimo y las reglas de prevención de abordajes fueron inobservadas también por aquél, dado que estaba ejerciendo una actividad marítima considerada peligrosa y de la cual debe observar la normatividad que la rodea, puesto que al no tomarlas en cuenta el siniestro habría podido producirse con cualquier otra motonave.

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Igualmente, es pertinente traer a colación la teoría de la guarda esbozada por el Dr. Javier Tamayo Jaramillo:

*"... podemos concluir que el responsable de la actividad peligrosa, cuando ella se ejerce con cosas, es quien tiene el poder intelectual de dirección y control, poder que puede estar en cabeza de varias personas naturales o jurídicas, las cuales pueden tener diferentes relaciones de hecho frente a la actividad."*¹ (Cursiva y negrilla fuera del texto).

¹ TAMAYO JARAMILLO, Javier. "De la Responsabilidad Civil". Tomo II, De la Responsabilidad Extracontractual. Editorial TEMIS, Bogotá 1999. Pág. 285.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA LA PROVIDENCIA DEL 27 DE FEBRERO DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO DE ABORDAJE ENTRE LA MOTONAVE CACIQUE I Y UN CAYUCO.

7

infracción a las Reglas No. 5 y 6 del Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 27 de febrero de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor, RODRIGO ADOLFO VARGAS VARGAS, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.088.933 de Cartagena y con tarjeta profesional No. 23.348 del C.S.J, apoderado de los señores ANTONIO RAFAEL CEREN, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.184.250 de Cartagena y FAUSTINO GARCÍA MATOREL, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.122.788 de Cartagena, capitán y propietario de la motonave "CACIQUE I", respectivamente y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

27 JUL. 2012



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo