

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 11012011006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 13 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "JOSAFAT" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-01-2415-A y "LA REYNA" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-01-2294-A, ocurrido el 25 de junio de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación suscrita por los señores BEVIS ALBERTO MORENO y CONCEPCIÓN MONTAÑO R, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje cuando la motonave "JOSAFAT" con 20 pasajeros a bordo pasó por encima de la nave "LA REYNA" en el sector conocido como Isalba.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 28 de junio de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 13 de junio de 2014, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a los señores BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO y DARÍO PANAMEÑO PAYAN, capitanes de las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA" y se abstuvo de pronunciarse en relación con el avalúo de los daños.

Así mismo, declaró responsable de incurrir en violación a las normas de Marina Mercante a los señores BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO y DARÍO PANAMEÑO PAYAN,

13

capitanes de las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA", y se le impuso a cada uno a título de sanción suspensión de sus respectivas licencias por el periodo de tres (3) años.

En igual sentido, se consideró que la sanción impuesta al señor BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO, Capitán de la motonave "LA REYNA" se encontraba cumplida debido al tiempo transcurrido entre el auto del 15 de junio de 2011 y la emisión de la decisión de primera instancia.

4. Al no interponerse recurso de apelación 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.

ANÁLISIS TÉCNICO

En informe rendido por el señor CARLOS ARTURO VICTORIA BOTERO, Ingeniero Naval Perito Marítimo Clase A (folios 61 y 70), concluyó:

"Condiciones de visibilidad: Se toma como referencia el pronóstico de advertencia para el pacífico colombiano para los días 25, 26 y 27 de junio de 2011 del CCCP y se pudo constatar a los mismos capitanes involucrados en el abordaje que el estado del tiempo y condiciones atmosféricas para el día 25 de junio de 2011, en el área del puerto de Buenaventura eran de buena visibilidad, cielo semicubierto, viento moderado suave y el mar en condiciones normales sin oleaje que se presentaba una densa llovizna sin afectar la visibilidad a la navegación, por lo tanto la Capitanía de Puerto para ese día no tenía ninguna clase de restricción para los navegantes del puerto de Buenaventura.

Conducta técnica y náutica de las personas involucradas: En el momento de la colisión el Capitán de la motonave "JOSAFAT" iba conduciendo el timón y no observó ninguna motonave por su proa hasta cuando se produjo la colisión con la nave "LA REYNA", la anterior conducta técnica ocurre generalmente cuando las motonaves de esa clase de TRB navega a alta velocidad su proa se levanta de tal manera que no deja observar gran parte de la dirección en que va la nave.

El Marinero Hermidez Hinojosa Rivas, se encontraba quitando el espiche de popa con el fin achicar la motonave y no estaba en la proa o lugar que lograra informar al Capitán sobre los contactos que tenía en su

mej

proa en el momento del abordaje, lo anterior fue expresado por el Capitán de la motonave "JOSAFAT" al Perito en indagaciones preliminares.

El Capitán de la motonave "LA REYNA" antes del hecho se encontraba tratando de arrancar los motores fuera de borda de 75 HP y 200 HP respectivamente encontrándose la motonave a la deriva y sin gobierno, que observó que venía una motonave muy rápida hacia su popa y que le hicieron señas tanto el marinero Jhon Edwin Vivero García como él mismo pero no fue posible que se percataran de la motonave "JOSAFAT" para evitar la colisión.

Posibles causas que dieron origen al siniestro: Presumiblemente por la no observancia del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, en las siguientes reglas: Regla 2 Responsabilidad, ítem a) y b). Regla 3 definiciones generales definición de buque sin gobierno. Regla 5 vigilancia.

La no observancia de las motonaves "LA REYNA" y "JOSAFAT" en tener 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. Presuntamente la no observancia en navegar 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. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros los factores de: i) estado de visibilidad; que el caso que podría ser en el cual expresa el capitán de la motonave "JOSAFAT" en su carta de protesta (baja visibilidad por llovizna), debiendo ir a baja velocidad, y que el hundimiento momentáneo producido a la motonave "LA REYNA" hace pensar que la colisión fue ocasionada con un fuerte golpe por ocasión de la alta velocidad. Se debe tener en cuenta que el puerto de Buenaventura son aguas restringidas y por tal motivo hay que navegar con velocidad de seguridad.

Regla 7. Riesgo de abordaje. Ítem a) presuntamente no se tuvo en cuenta por las dos motonaves con la finalidad de evitar el abordaje.

Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje, ítem a), c), d) y e) presuntamente no observada por la motonave "JOSAFAT".

Conclusiones: *Las averías por motivo de la colisión preliminarmente se puede manifestar que la motonave "JOSAFAT" golpeó con su proa la amura de estribor popa a la altura del motor Yamaha 200 HP de estribor y la popa costado de estribor causándole averías en su infraestructura e igual lesiones personales a algunos pasajeros a bordo de la motonave "LA REYNA".*

De acuerdo con el recorrido realizado descrito por los dos capitanes de las motonaves coinciden en el lugar y tiempo del abordaje descrito, doscientos metros orilla de la isla Islalba.

Que se omitieron conceptos por parte de los capitanes de las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA" y que debieron tenerse en cuenta el convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes 1972.

Que la motonave "JOSAFAT" colisionó por la anura de estribor de la motonave "LA REYNA" la cual se encontraba sin propulsión propia y a la deriva en pleno día aproximadamente a las 09:50 horas am, con buenas condiciones del estado el mar y buena visibilidad.

Que de acuerdo a indagaciones preliminares en el momento del abordaje el marineo auxiliar proel se encontraba en la popa quitando el espiche para achicar la motonave, sin cumplir con una de sus funciones principales que es la de tener informado en todo momento al Capitán de la motonave de todos los contactos u obstáculos por proa durante la navegación.

Que de acuerdo a la clase y TRB de las motonaves involucradas en el siniestro al navegar a alta velocidad su proa se levanta de tal forma que quita la visibilidad por proa al capitán requiriéndose del marinero proel quien es el encargado de observar y comunicar al Capitán los obstáculos por proa durante la navegación" (cursiva fuera de texto).

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 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 entre las motonaves "JOSAFAT" de bandera colombiana y "LA REYNA" de bandera colombiana, acaecido el 25 de junio de 2011, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable a los señores BEVIS ALBEERTO MORENO HURTADO y DARÍO PANAMEÑO PAYÁN, capitanes de las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA", debido a que no se observaron las precauciones mínimas de seguridad por parte de las dos naves, al no tomar las medidas necesarias para mantener una permanente y clara detección visual cuando se podrían encontrar en riesgo de abordaje durante el tránsito realizado.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje endilgada por el fallador de primera instancia a los Capitanes de las naves "JOSAFAT" y "LA REYNA", así:

100

- En declaración jurada rendida por el señor BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO, Capitán de la motonave "JOSAFAT" (folios 53 y 54), en la que relató los hechos de la siguiente manera: "Llevaba 20 pasajeros para Juanchaco yo voy a tres cuartos de velocidad en el momento que yo trato de darle velocidad la lancha se me va a un lado porque me quedó mal cargada y cuando aceleré la lancha se me fue a un lado. Entonces yo de nuevo le rebajo y le digo al turista más pesado que se me haga al lado derecho y le digo al marinero pilas con el achique, entonces él se pone pendiente del achique y yo estoy organizando a las personas, el turista se corre y yo le digo siéntese porque voy a volver a arrancar, en ese momento que vuelvo y le doy la lancha me sigue igual y de nuevo le digo a otros más pesaditos dos personas que se me corran al medio, entonces en eso que ellos se me corren al medio miro hacia adelante para ahora si darle velocidad cuando alcanzo a ver la carpa de la lancha, pero ya estaba montado y no había nada que hacer" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con cuál fue la razón por la que no se devolvió al muelle turístico para corregir la mala estiba y en su defecto prefirió hacerlo mientras se encontraba navegando, a lo que indicó: "Eso siempre se hace, porque cuando la lancha va muy cargada uno rebaja el motor para que nadie vaya a salir lesionado, para ahora si organizarse bien y ahora si arrancar" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre las medidas de seguridad que adoptó cuando se encontraba realizando la corrección de una mala estiba durante la navegación, dijo: "Que todo el mundo esté sentado en su lugar porque apenas como se mueva una sola persona entonces ya cuando se sienta esa persona uno vuelve y arranca y si sigue así de nuevo se le rebaja para acomodar las otras dos personas hasta que queda al nivel bien que ni para un lado ni para el otro" (cursiva fuera de texto).

En relación con cuales fueron los motivos por los que quedó mal estibada la lancha, indicó: "Cuando la nave o la embarcación se carga en el momento no se ve el defecto sino que cuando ya uno le da velocidad entonces ahí ya uno se da cuenta del defecto entonces ya uno le da velocidad entonces ahí ya uno se da cuenta del defecto entonces uno para y corrige" (cursiva fuera de texto).

Acerca de quién iba como Marinero de la lancha y si cuenta con licencia de navegación, manifestó: "Como Marinero a bordo iba el señor HERMIDEZ HINOJOSA y él no posee licencia de navegación" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las razones por las que el Marinero se encontraba en la popa y no en la proa desempeñando la labor de vigía, dijo: "Porque en ese momento la lancha llevaba agua por eso iba el marinero atrás por ir pendiente del achique" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las acciones que tomó cuando se percató de la presencia de la lancha "LA REYNA", a lo que informó: "Cuando me percaté de la nave era porque ya estaba encima y pues allí mismo yo le rebajé al motor y lo puse todo atrás, entonces cuando ya vi el niño del motorista de la otra lancha que salió yo lo cogí y lo embarqué a la lancha, después salió la niña y la cogí de nuevo y la monté a la lancha y un marinero por detrás al otro lado cogió las otras dos y las ayudó a montar a la lancha" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si hubo lesionados o pérdida de vidas humanas en el siniestro, a lo que indicó: *"Personas heridas si hubo, la que yo vi herida fue una muchacha que está en Cali"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó la posición en la que venía la proa de la embarcación que operaba al momento del accidente, si venía alta o baja y si afectaba la visibilidad, a lo que respondió: *"La proa venía alta y en esa posición afectaba mi visibilidad"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor DARIO PANAMEÑO PAYAN, Capitán de la motonave "LA REYNA" relató los hechos así: *"En el momento en que el ayudante se encontraba en la labor de prender el 75 cuando nos percatamos la lancha estaba a una distancia de cinco metros y el marinero mío se paró en el espejo a hacerle señas con las manos y yo a gritarle y el no escuchaba por el ruido del motor y como no tenía visibilidad hacía adelante porque la lancha no había hecho su respectivo despegue me refiero a que las lanchas cuando arrancan ellas siempre se levantan en la proa y cuando ya despegan es que asientan y queda uno con total visibilidad y la lancha JOSAFAT no había despegado y estaba muy alta y él no tenía las señas"* (cursiva fuera de texto).

Sobre las medidas de seguridad para prevenir abordajes tomadas, dijo: *"Todos teníamos el chaleco puesto, nosotros estábamos orillados al frente de Islalba en ese momento la marea estaba subiendo y yo ya no tomé más medidas"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó los motivos por los cuales la embarcación se encontraba fondeada, a lo que informó: *"Me encontraba prendiendo el motor 75 HP"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si alguno de los motores de la nave presentó alguna falla y cual fue, a lo que comunicó: *"El motor 200 HP no quería desarrollar la velocidad para la cual está destinado y por eso decidí prender el motor 75 y pienso que la fallita que tenía era de carburación"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó quién iba como marinero a bordo de la lancha y si tenía licencia, a lo que dijo: *"Como marinero iba el señor JOSE EDUIN VIVEROS GARCÍA y él no tiene licencia de navegación"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó en qué lugar de la embarcación iba el marinero, a lo que respondió: *"El marinero se encontraba atrás en el espejo en la labor de prender el motor 75"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si cuando observó la embarcación JOSAFAT a unos cinco o diez metros realizó alguna maniobra para evitar el abordaje, a lo que dijo: *"No tuve tiempo de reaccionar, yo lo único que hice fue esperar el golpe de la lancha, porque yo llevo un niño al lado y si yo me tiro al agua se me ahoga el niño"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las causas que originaron el siniestro, a lo que comentó: *"Porque la lancha JOSAFAT en ese momento no había despegado y hubiera despegado el hombre me hubiera visto de lejos"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si hubo lesionados o pérdida de vidas humanas, a lo que dijo: *"Pérdidas humanas no afortunadamente, lesionadas fue la niña y ella en estos momento perdió la oreja vamos a ver si se la van a recuperar, tuvo fractura en la dentadura los demás tuvimos golpes y hematomas pero no de gravedad"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el Marinero de la motonave "LA REYNA" señor JOSÉ EDUIN VIVEROS GARCÍA, en la que se le preguntó si cuenta con licencia de navegación, a lo que informó: *"Licencia de navegación no tengo, pero estoy buscando el resto de la plata para terminar de sacar el resto de papeles que me hacen falta"*

Relató los hechos así: *"Nosotros que estábamos fondeados ahí yo prendo el motor, pues yo cuando miré la lancha ya venía encima de nosotros, entonces yo me paro a hacerle señas a la lancha con las manos en alto, pero como la otra lancha no había despagado entonces por eso no nos había mirado, después caímos al agua todos y la lancha se fue al plan, ahí mi hermano que es el motorista de LA REYNA sacó a los niños que estaban en el agua y yo dejé a mi hermano allá en el sitio y yo me vine para acá con los enfermos, después regrese donde estaba mi hermano para que sacáramos la lancha y la carga la trajo una lancha para acá no se recuperó toda, solo una parte, se nos perdió la sardina, el atún, el azúcar, la sal, el compresor y dos latas de aceite"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las razones por las que la nave se encontraba fondeada, a lo que dijo: *"La nave se encontraba fondeada porque yo estaba prendiendo el motor"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó cuándo vio a la nave JOSAFAT realizó alguna maniobra para evitar el abordaje, a lo que informó: *"No yo lo único que hice fue hacerle señas como unos cinco minutos y después me tiré al agua"* (cursiva fuera de texto).

De las anteriores declaraciones se concluye que la motonave "JOSAFAT" de bandera colombiana, con 20 pasajeros a bordo y proa alzada y realizando acomodación de estos mientras navegaba porque habían quedado mal distribuidos en la nave y debido a ello se escoraba ligeramente, embistió a la nave "LA REYNA" de bandera colombiana que se encontraba a la deriva intentando prender uno de sus dos motores, porque el otro no desarrollaba toda la velocidad de diseño, ante una falla en la carburación.

Así mismo, que la motonave "JOSAFAT" llevaba un Marinero a bordo, pero en el momento del accidente éste no se encontraba como Proel, sino que iba atrás para estar pendiente del achique de la lancha, además no contaba con licencia de navegación.

Por su parte, la motonave "LA REYNA" a pesar de que antes de la ocurrencia del accidente se percató de la presencia de la nave "JOSAFAT" la cual llevaba rumbo de colisión, no logró reaccionar porque se encontraba a la deriva, tratando de prender uno de los dos motores para tener una mejor navegación, también llevaba un Marinero sin licencia de navegación.

Por su parte las Reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (1972) - (COLREG) aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981, establecen:

1/31

Regla 5. VIGILANCIA:

"Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje", (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

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 (...)", (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

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 (...)", (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

REGLA 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE: (...)

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, (cursiva, negrilla, y subraya del Despacho).

SECCIÓN II. CONDUCTA DE LOS BÚQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO.

REGLA 18. Obligaciones entre categorías de buques.

100

Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13, a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: i) un buque sin gobierno; ii) un buque con capacidad de maniobra restringida (...)

d) i) todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28. (...)

Así las cosas, este Despacho no acoge el planteamiento del *a quo* al declarar la concurrencia de responsabilidades en cabeza de los Capitanes de las motonaves "JOSAFAT" y "LA REYNA", toda vez, que quedó demostrado que la última se encontraba sin gobierno, pues en el momento de ocurrencia de los hechos estaba intentando prender un motor.

Por su parte el Capitán de la motonave "JOSAFAT" al navegar con la proa alzada, sin proel a una velocidad que no era la adecuada cuando existe riesgo de abordaje, con 20 pasajeros que quedaron mal acomodados, incumplió la regla 18 del COLREG debido a que al tratarse de la nave que tenía propulsión debió mantenerse apartado de la derrota de la nave "LA REYNA" que se encontraba a la deriva o sin gobierno, razón por la que se procederá a modificar el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de declarar la responsabilidad civil extracontractual en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado en cabeza del señor BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO, Capitán de la motonave "JOSAFAT".

3. Ahora bien, 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 por la ocurrencia del siniestro.

Por ello y atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar pruebas, y para citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura en su análisis declaró responsables por tal hecho a los señores BEVIS ALBERTO MORENO HURTADO, Capitán de la motonave "JOSAFAT" y DARIO PANAMEÑO PAYAN, Capitán de la motonave "LA REYNA", en consecuencia les impuso a título de sanción a cada uno suspensión de su licencia de navegación como Motorista Costanero de tres (3) años.

Así mismo, se consideró cumplida la sanción impuesta al Capitán de la motonave "JOSAFAT" por el tiempo transcurrido entre el auto del 15 de julio de 2011 y la decisión de primera instancia, a través del cual se suspendió la licencia de navegación del citado señor.

En relación con la sanción de suspensión de la licencia de navegación del señor DARIO PANAMEÑO PAYAN, Capitán de la motonave "LA REYNA", a pesar de que es evidente que

100

vulneró algunas normas de Marina Mercante, se advierte que para la fecha en que se notificó el fallo de primera instancia había operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, pues los hechos ocurrieron el día 25 de junio de 2011 y el fallo de primera instancia se notificó el 18 de julio de 2011.

Sobre lo anterior se debe tener en cuenta que el criterio de que se interrumpe la caducidad con la notificación del fallo de primera instancia, ha sido sostenido por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en sentencia de 28 de octubre de 2010 (Expediente núm. 2007-00145, Consejero ponente doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta):

"Al punto, se ha de reiterar que según la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, para que no tenga ocurrencia la caducidad de la acción, la notificación del acto administrativo que pone fin a la actuación administrativa debe darse dentro de los 3 años en comento. Así las cosas, es evidente que el acto que puso fin a la actuación administrativa fue notificado mucho después de vencido el término de 3 años contado a partir de realizada la conducta por la actora, y que por lo mismo tuvo ocurrencia la caducidad de la facultad sancionatoria respecto de ella, de allí que efectivamente el acto sancionatorio es violatorio del artículo 38 del C.C.A. por lo cual el cargo tiene vocación de prosperar, y se ha de acceder a las pretensiones de la demanda, declarando la nulidad del acto administrativo enjuiciado" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Así las cosas, se procederá a revocar el artículo quinto de la decisión consultada, al quedar comprobado que operó el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria al tenor de lo dispuesto en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 13 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR la responsabilidad civil extracontractual por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor BEIVIS ALBERTO MORENO HURTADO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 11.851.187 expedida en Juradó - Chocó, en su calidad de Capitán de la motonave "JOSAFAT" de bandera colombiana, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º.- REVOCAR el artículo quinto de la decisión del 13 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º.-CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 13 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

12

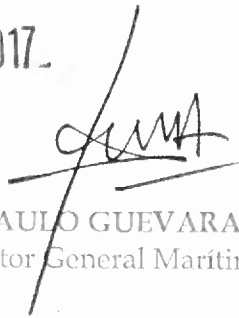
ARTÍCULO 4°.NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores BEIVIS ALBERTO MORENO HURTADO, Capitán de la motonave "JOSAFAT", DARÍO PANAMEÑO PAYA, Capitán de la motonave "LA REYNA" y demás partes interesadas, en cumplimiento 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°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 MAY 2017.



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo

