

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 JUN 2016

Referencia: 11012012005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada MARÍA FERNANDA ANGULO AMÓRTEGUI, en calidad de apoderada del Consejo Comunitario de BAZA-BOCANA, en contra de la decisión de primera instancia del 16 de febrero del 2016, proferida por el Capitán de puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de daños materiales graves en relación con la motonave "KOTA LANGSAR" de bandera de Singapur y la motonave "XIN YAN TAI" de bandera china, ocurrido el 19 de junio de 2012, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los daños materiales graves ocasionados por la motonave "KOTA LANGSAR" y la motonave "XIN YAN TAI" en el sector de la Bocana, el día 30 de julio de 2012, razón por la cual el día 9 de agosto de 2012, decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 16 de febrero de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró no responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves ocasionados por la motonave "KOTA LANGSAR" y la motonave "XIN YAN TAI" a los señores MOHAMMED MOHOSHIN y GERMAN CORTES ORTEGA en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave "KOTA LANGSAR" y JINGUANG LI y CARLOS ALBERTO GUTIERREZ HELO en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave "XIN YAN TAI". Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. El día 3 de marzo de 2016, la Abogada MARÍA FERNANDA ANGULO AMÓRTEGUI, en calidad de apoderada de del Consejo Comunitario de BAZAN- BOCANA, presentó

recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

4. El 18 de abril de 2016 el Capitán de Puerto de Buenaventura, resolvió el recurso de reposición confirmando en su integridad la decisión de primera instancia proferida el 16 de febrero de 2016, y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, ésta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación en las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo en Ingeniería Naval PEDRO RINCON VARGAS, en su primer informe rendido el 27 de junio de 2012, (folios 11 al 23), entregó las siguientes conclusiones:

- Presento registro fotográfico de los daños en las embarcaciones, viviendas y las lesiones físicas de una persona en su pie izquierdo por un golpe, producto del siniestro.

Así mismo, el perito marítimo en su informe final rendido el 18 de enero de 2013, (folios 205 al 229), presentó las siguientes conclusiones:

- Puso de presente el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, específicamente las reglas 2, 5 y 6. Así mismo, recordó las condiciones meteomarinas para el momento día y hora de los hechos.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la Doctora MARÍA FERNANDA ANGULO AMÓRTEGUI, en calidad de apoderada del Consejo Comunitario de BAZAN- BOCANA, este Despacho se permite extraer lo siguiente:

La recurrente manifestó, que en el dictamen pericial del señor PEDRO RINCÓN VARGAS, se demostró el nexo causal entre el daño que sufrió la comunidad la Bocana con el cruce de las dos naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", teniendo en cuenta que en el mismo se deja evidenciado que la velocidad con la que iban las dos naves produjo una ola de alta magnitud, lo que ocasiono el siniestro, por



lo cual se aparta de la posición del fallador de primera instancia y solicita al Despacho la valoración integral de la prueba.

Así mismo, anuncia que en las declaraciones rendidas por los señores Capitanes y Pilotos Prácticos de las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", respectivamente, expresaron que iban a una velocidad superior a los 14 nudos, en el mismo sentido, previamente manifestaron que la velocidad adecuada no puede superar los 12 nudos, lo cual evidencia una irresponsabilidad por parte de los intervinientes.

En razón a lo anterior, la apelante manifiesta que está demostrado plenamente la responsabilidad frente a los hechos y daños sufridos por parte del Capitán y el Piloto Practico de las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", y en consecuencia solicita que se revoque la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, así mismo declarar responsables a los señores MOHAMMED MOHOSHIN y GERMAN CORTES ORTEGA, en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave "KOTA LANGSAR", así como a los señores JINGUANG LI y CARLOS ALBERTO GUTIERREZ HELO, en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave "XIN YAN TAI" al pago de los daños causados.

#### 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, 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.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura conforme a las pruebas obtenidas en el curso de la investigación no observo que alguna de ellas o el conjunto de alguna de ellas, demuestren que el daño ocasionado en la comunidad de la Bocana haya tenido como causa el cruce de las embarcaciones "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", por lo cual no se evidenció la ocurrencia del siniestro marítimo investigado. Tal investigación encuentra su fundamento en:

Respecto a los daños que la comunidad la Bocana sufrió el día 19 de junio de 2012 se tiene que, con el dictamen rendido por el perito PEDRO RINCÓN VARGAS, allegado a la presente investigación el 27 de junio de 2012, en el cual mediante registro fotográfico puso de presente los daños a las canoas, viviendas y la lesión física de una persona por un golpe, en consecuencia el Despacho evidencia la existencia de los mismos, sin embargo se debe aclarar, si dichos daños son imputables a las motonaves.

Conforme al material probatorio contenido en el expediente se encontró lo siguiente:

- Mediante comunicación de la Agencia Marítima MARITRANS la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del daño a la comunidad la Bocana el 19 de junio de 2012.
- Los señores GERMAN CORTES ORTEGA y CARLOS ALBERTO GUTIERREZ HELO, en calidad de Pilotos Prácticos de las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", respectivamente, se pusieron en contacto vía radio y acordaron que al momento del cruce de las naves sería babor-babor.
- La maniobra de ingreso al canal por parte de la nave "KOTA LANGSAR", y la maniobra de salida de la nave "XIN YAN TAI", se efectuó con normalidad, con Piloto Practico abordó y condiciones de seguridad marítima adecuada.

Con base en lo anterior, así como las demás pruebas contenidas en el expediente, el Despacho evidencia que la operación de ingreso y salida de ambas embarcaciones se realizó con normalidad y atendiendo todas las condiciones de seguridad marítima adecuada requerida para este tipo de maniobra.

Por otro lado, es oportuno verificar si los daños aducidos por la apelante en el presente proceso fueron producto de la maniobra de cruce de las dos motonaves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", en cuanto a este punto se tiene que:

En el informe final rendido el 18 de enero de 2013 por el señor PEDRO RINCON VARGAS perito marítimo en Ingeniería Naval en el cual manifestó las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjeron los hechos, en ese punto el perito relató los momentos anteriores a la ocurrencia del cruce de las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI" hasta que llega a la boya 23, sitio donde se realizó el cruce de las naves mencionadas anteriormente.

Seguido a esto, realizó un análisis de las corrientes marítimas para la hora del cruce de las naves, así como las condiciones meteomarinas y el estado de las embarcaciones y viviendas afectadas.

En relación con lo anterior, el Despacho se permite manifestar que en el informe rendido por el señor PEDRO RINCÓN VARGAS y de las pruebas allegadas al expediente, no se demuestra el nexo causal entre el cruce las naves y el daño que sufrió la comunidad de la Bocana, en el sentido que solo se evidencio que se presentaron unos daños el día de los hechos en la comunidad, pero no se probó técnicamente que esos daños anteriormente referenciados fueran producto del cruce de las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", teniendo en cuenta que no se realizó una prueba en la cual se demostrara que con el paso de la nave más la carga que cada una transportaba pudieran generar una ola de la magnitud afirmada por la recurrente.

En este sentido, la sala Quinta de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, en sentencia T-609 de 25 de agosto de 2014 con Magistrado Ponente Jorge Iván Palacio Palacio, ha expresado la importancia de demostrar la existencia del nexo causal en una investigación por actividad peligrosa, de la siguiente manera

*"No existe ninguna duda de que para efectos de establecer la graduación de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar "de modo objetivo" la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; mas ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es*

*preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad*<sup>1</sup> (Cursiva y subraya fuera del texto).

Conforme lo anterior se tiene que, para imputar la responsabilidad por los hechos investigados en relación a las motonaves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", se requería probar que por el cruce de las motonaves mencionadas fue que se produjeron los daños que la comunidad la Bocana aduce.

Respecto de lo que se considera siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- a) El naufragio; b) El encallamiento; c) El abordaje; d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas; e) La arribada forzada; f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias."* (Subraya fuera de texto)

Así mismo, la Resolución MSC.255(84) adoptada el 16 de mayo de 2008 "ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)" en el Capítulo 2 define que es un siniestro marítimo y los enuncia de forma taxativa, el cual reza de la siguiente manera:

(...)

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:

- .1 la muerte o las lesiones graves de una persona;
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
- .4 los daños materiales sufridos por un buque;
- .5 la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- .6 daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
- .7 daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

<sup>1</sup> Corte Constitucional sala Quinta de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, en sentencia T-609 de 25 de agosto de 2014. M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

*No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente. (...)" (Cursiva fuera del texto).*

Ahora bien, se encuentra necesario hacer un análisis respecto a los hechos que dan origen a la presente investigación.

El 30 de julio del 2012, a la altura de la boya 23, específicamente donde está situada la comunidad La Bocana, a las 3:25 se presentó el cruce de dos naves, la primera denominada "KOTA LANGSAR" la cual estaba ingresando al canal, y la nave "XIN YAN TAI" que se encontraba haciendo el trayecto de salida del canal.

Derivado de lo anterior, la comunidad de la Bocana comunicó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura lo ocurrido, teniendo en cuenta que manifestaron que por consecuencia de esa maniobra surgieron unos daños materiales significativos.

De lo anterior, el Despacho se permite aclarar que la maniobra realizada por las naves denominadas "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", se realizó de forma segura, cumpliendo con la normatividad a cabalidad, teniendo en cuenta que se encontraban en condiciones meteorológicas óptimas para realizarla y los Pilotos Prácticos de cada nave se pusieron de acuerdo para desarrollar la maniobra de forma segura.

Sin embargo, como quedó demostrado no se logró evidenciar la ocurrencia de un siniestro marítimo ocasionado por las naves "KOTA LANGSAR" y "XIN YAN TAI", toda vez que como se dijo en líneas anteriores no se probó el nexos causal, razón por la cual se procederá a revocar en su integridad la decisión de primera instancia y en consecuencia se ordenará el archivo del expediente

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** en su integridad la decisión proferida el día 16 de febrero de 2016 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

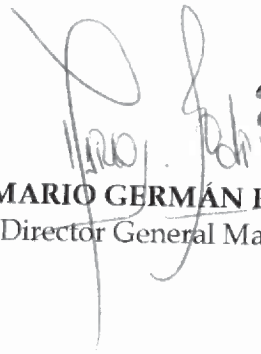
**ARTÍCULO 2°.** **ARCHIVAR** el expediente número 11012012005, con fundamento en la parte considerativa de este proveído

**ARTICULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores MOHAMMED MOHOSHIN y GERMAN CORTES ORTEGA, en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave KOTA LANGSAR y JINGUANG LI y CARLOS ALBERTO GUTIERREZ HELO en calidad de Capitán y Piloto Practico, respectivamente, de la motonave XIN YAN TAI, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.



27 JUN 2018

Vicealmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo