

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 15012013002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado FERMÍN ANTONIO RAMBAL HERRERA, en calidad de apoderado de los señores YESID JULIO BLANQUICETT, Capitán de la motonave "SALMO 91-I" de bandera Colombiana y SOCORRO CARABALLO VILLERO, Representante legal de la empresa TOURS PLAYA BONITA E.U., Armadora de la citada nave, en contra de la decisión de primera instancia proferida el 30 de octubre 2013, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el día 17 de marzo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta No. 045/MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGUCA-CEGUC-JDO suscrita por el Comandante y el Oficial de Guardia de la Estación de Guardacostas de Cartagena, radicada en la Capitanía de Puerto de Puerto de la misma jurisdicción el día 18 de marzo 2013 tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SALMO 91-I".
2. Por lo anterior el día 18 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 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 Cartagena profirió decisión de primera instancia el 30 de octubre 2013, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor YESID JULIO BLANQUICETT, Capitán de la motonave "SALMO 91-I".

De igual forma lo declaró responsable por violación a las Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalente a cincuenta y ocho millones novecientos cincuenta mil pesos m/cte. (\$ 58.950.000.00), pagaderos en forma solidaria con la empresa TOURS PLAYA BONITA E.U., Armadora de la citada nave.

[Handwritten signature]

4. El día 27 de febrero de 2014, el Abogado FERMÍN ANTONIO RAMBAL HERRERA, en calidad de apoderado de los señores YESID JULIO BLANQUICETT y SOCORRO CARABALLO VILLERO, presentó recurso de apelación directamente contra la decisión de primera instancia ante esta Dirección General, conforme lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado FERMÍN ANTONIO RAMBAL HERRERA, en calidad de apoderado de los señores YESID JULIO BLANQUICETT, Capitán de la motonave "SALMO 91-I" y SOCORRO CARABALLO VILLERO, Representante Legal de la empresa TOURS PLAYA BONITA E.U., Armadora de la citada nave, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...)

En efecto tenemos que el artículo 29 de la constitución nacional consagra:

*"El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.
Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.
En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.
Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable.
Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.
Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso."*

En ese orden de ideas, es puntual señalar, la desobediencia de formalidades, que al complicar la liturgia procesal que enmarca la actuación, dejan huérfana de elementos probatorios legalmente producidos, la decisión atacada. Me refiero concretamente que el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, señala:

Artículo 36. Auto inicial. Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá: 1. La relación de las pruebas que en ese

momento se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos y la fecha y hora para su práctica..."

*El anterior auto se fijará en Estado hasta la fecha de la audiencia y además deberá notificarse personalmente a las siguientes personas, si estuvieron involucradas en el hecho que se investiga:
a) Al Capitán del buque o armador o Agente Marítimo de la (s) nave (s) o artefacto (s) materia del proceso;..."*

(...)

El canon que demarca los linderos del auto de apertura de la investigación, al señalar "la relación de las pruebas que en ese momento se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos y la fecha y hora para su práctica": establece claramente, para la transparencia de lo ocurrido, que señalará fecha hora para su práctica.

Se colige entonces que no puede el juzgador de instancia, "traer de los cabellos", documentos que no han sido sometido a los principios de publicidad y contradicción de la prueba, tales como las denuncias de los señores, EDWIN YOHE ALFONSO PEDRAZA, GERARDO FREDY ROJAS ALBA, MARIA EUGENIA SUAREZ DE ROJAS, SANTIAGO GOMEZ DE FREITAS AZCURRIAN, DIEGO CAMPOS BASIGALUZ, y el Señor AREL SIRIN SINANIANI.

Si eventualmente, el Despacho del honorable señor Capitán de Puerto, obtuvo los precitados dossiers, antes de la "apertura de investigación" después porque no está determinado el aspecto temporal; no por ello se puede, el funcionario, excusarse, de eludir o evitar que las partes, puedan disponer del derecho a ejercer la defensa de sus intereses sometiendo a interrogatorio, en la primera audiencia, a quienes de alguna manera se constituyen en su contraparte.

Luego entonces, quedan excluidas para su valoración, no solo las precitadas denuncias, sino inclusive la propia protesta de los funcionarios de Guardacostas, quienes, igualmente tampoco, fueron citados a la primera audiencia, para que se ejerciera la publicidad y contradicción de la prueba, por parte del apoderado del piloto y de la representante legal de la empresa "TOURS PLAYA BONITA".

(...)

La clara hermenéutica, nos impone colegir que la sana crítica del testimonio, que solo se advierte por su contraparte, al momento de ejercitar el contradictorio o contrainterrogatorio. Luego entonces, no puede diferirse la sana crítica del testimonio a quien declara o rinde informe, antes de la formal "APERTURA DE LA INVESTIGACION".

Por eso desde ya no podía el A quo valorar el contenido de dichos documentos, al estar impregnado de irregularidades que afectan el derecho a la defensa y al debido proceso.

(...)

ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA SUSTANCIAL

Observemos como de entrada señala una situación de fuerza mayor, o caso fortuito, pues las condiciones meteorológicas y oceanográficas de acuerdo a pronóstico del CIOH, para Cartagena el día 18 de marzo de 2013, visible a folio 42.

Si bien el piloto, en su versión, no pudo explicar la situación que en un elemento externo imparcial e idóneo e incontrovertible, tiene la explicación en la sana crítica testimonial, este tipo de personajes se angustian, se ponen nerviosos, divagan; pero que la sana crítica, que no es otra cosa que la lógica elemental, lo rescata de ese yerro, y las pruebas técnicas lo ubican en la cruda realidad, cual fue que un factor externo a su albedrío lo desestabilizó.

En estos casos cuando la psiquis del agente se aleja de esos resultados no deseados, la culpabilidad se excluye por una causal de justificación de la conducta, e implica ajenidad a la responsabilidad que amerita sanción.

No debo referirme a los testigos, pues, obvia razones formales me aíslan de deliberarlos, pero no puedo desperdiciar la oportunidad para registrar, que el dicho de todos y cada uno es discordante, incompatible, dentro de lo sustancial, o en el punto exacto del supuesto siniestro, se habla de un exceso de velocidad, de un sobrecupo de pasajeros, de sobre cargas de gasolina, pero de nada de eso existe soporte, respaldo, acreditación, filmica, química, técnica pericial, etc.

(...)

DE LA DOSIMETRÍA SANCIONATORIA

Sin ningún desgaste de neuronas, se advierte que yerra el juzgador de instancia al imponer como sanción como multa de cien salarios mínimos legales.

Aunque la posición de este humilde servidor, es la causal excluyente de culpabilidad, para el piloto en atención a la fuerza mayor o de un caso fortuito, ambas situaciones se puede ofrecer, a favor YESID JULIO BLANQUICETT, y se encuentran respaldadas en el acervo probatorio, me parece una sanción exagerada, en atención que se parte de la máxima, sin aspavientos, sin justificación sin motivación, por lo que rompe el requisito de fundamentará la dosimetría que lleva hasta el máximo sin detener en mente el porqué de esa altura sancionatoria, tratándose de una decisión particular y concreta.

Igual acontecer se descubre con SOCORRO CARABALLO VILLEROS, resaltando que esta es representante de la agencia, y su eventual solidaridad en la responsabilidad, debe acreditarse sustentarse, soportarse, y especificarse, como obligación del sancionador de motivar las decisiones que afecten particular y concretamente a esta persona como representante legal del armador. (...)" (Cursiva fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, se nombró como Perito al señor NELSON TRONCOSO NIEVES para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Por lo tanto el día 12 de julio de 2013 lo aporío, (folios 52-54), en el cual se extrae lo siguiente:

"(...)

3. Observaciones

- En el reporte meteorológico recibido para los días 16, 17 y 18 de marzo de 2013, muestran para el área del siniestro, mal tiempo, fuertes vientos y olas altas con presencia de marejada.
- Los pasajeros de la lancha SALMO 91, debido al mal tiempo y a las altas olas entraron en pánico y descontrol.
- Los pasajeros solicitaron al piloto YESID JULIO BLANQUICETT, que redujera la velocidad, para de esta forma reducir los golpes fuertes de la lancha contra las olas.
- La lancha EL PERREO DE JOSE, asistió y recogió al personal de náufragos, llevándolos de regreso a Cartagena.
- El personal de pasajeros que presentaron algún golpe o contusión, fueron valorados medicamente no presentando novedad.
- La lancha SALMO 91, se encuentra en aparente buen estado de conservación y mantenimiento.
- El piloto de la lancha SALMO 91, señor YESID JULIO BLANQUICETT, tiene 04 años de experiencia como piloto de lancha y 04 meses como piloto de la lancha SALMO 91 a la fecha del siniestro.
- El piloto señor YESID JULIO BLANQUICETT, para la fecha del accidente, tenía su licencia vigente.
- El piloto de la lancha YESID JULIO BLANQUICETT, no reporto el siniestro a la estación de control de tráfico marítimo, ni tampoco pidió ayuda al respecto.
- La lancha SALMO 91, para la fecha del siniestro contaba con sus certificados de navegabilidad y operación vigentes.
- La lancha SALMO 91, para el día de los hechos presentó problemas de arranque en uno de sus motores fuera de borda.

CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta los hechos presentados, las observaciones anteriormente anotadas, las declaraciones consignadas dentro del expediente, y el análisis efectuado por el suscrito, se concluye que el siniestro de la lancha SALMO 91, consistente en el volcamiento y naufragio de sus pasajeros, se debió a las siguientes causas:

1. Al mal estado del tiempo meteomarinero, consistente en fuertes vientos, altas olas y fuerte marejada para el día 17 de marzo de 2013, día en que se presentó el siniestro.
2. A la falta de previsión y planeación para la navegación, especialmente en el regreso de la Islas del Rosario por parte del piloto YESID JULIO BLANQUICETT, en condiciones de tiempo adversas.
3. Al exceso de velocidad utilizada por el piloto de la lancha YESID JULIO BLANQUICETT, para navegar la lancha SALMO 91 y sortear de la mejor manera el mal tiempo
4. A la falta de comunicaciones entre el piloto de la lancha señor YESID JULIO BLANQUICETT, y la estación de control de tráfico marítimo.
5. A la falta de liderazgo y control del piloto YESID JULIO BLANQUICETT, con el personal de pasajeros a la hora de enfrentar la situación de riesgo presentada, en condiciones de tiempo adversas y de pánico. (...)" (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente

facultadas por el poderdante, siendo esta el señor YESID JULIO BLANQUICETT, Capitán de la motonave "SALMO 91-I", y señora SOCORRO CARABALLO VILLERO, Representante legal de la empresa TOURS PLAYA BONITA E.U., Armador de la citada motonave.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionatorio).

Conforme a lo anterior, y antes de resolver los argumentos incoados por el apelante, es necesario realizar el siguiente análisis, respecto de la ocurrencia y configuración del siniestro marítimo de naufragio, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

"Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, 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 forzosa;*
 - 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. (...)*
- "(Cursiva fuera de texto).*

Doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (Cursiva fuera de texto)

Señalado esto, el Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el Apoderado FERMÍN ANTONIO RAMBAL HERRERA, realizando para ello un análisis de las pruebas aportadas al proceso a fin de determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado o la existencia de un elemento extraño que sea capaz de exonerar la responsabilidad del Capitán de la motonave "SALMO 91-I".

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

Por lo tanto obra en el expediente declaración del señor YESID JULIO BLANQUICETT, en condición de Capitán de la motonave "SALMO 91-I", en la cual relató los hechos de la siguiente manera:

"Como primera medida el día 17 de marzo de 2013 zarpé del muelle la bodeguita con 18 pasajeros con destino hacia las islas del Rosario, a las 10:00 de la mañana, el viaje a Cartagena hacia allá transcurrió normalmente. Retornando de playa blanca hacia Cartagena Salí de allá para acá a las 2:25 de la tarde, navegando sin poner en riesgo a los pasajeros, pasando por una parte que se llama ciénaga de los Vásquez a unos pasajeros el nervio los ataco tenían miedo diciéndome que tenían miedo y que los llevara a la orilla, en el transcurso de la navegación el nervio por parte de los pasajeros para el Capitán fue incontrolable entonces llegamos a la orilla, todo el mundo con sus chalecos puestos, eso lo confirmo, tampoco llevaba sobrecupo, Salí del muelle de la bodeguita con todo el mundo con sus chalecos puestos, es imposible que yo navegue con pasajeros sin chaleco y sobre cupo en ningún momento, yo fui despachado por un funcionario de Capitanía del muelle de la bodeguita. Cuando llegamos a la orilla una ola se me vino encima, porque el nervio de los pasajeros los hizo pararse a todos y la nave se me vino encima, porque el nervio de los pasajeros los hizo pararse a todos y la nave se hizo a un lado, la ola se metió a la nave pero nunca se hundió la embarcación, eso es todo." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el naufragio de la motonave "SALMO 91-I" y que este se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente recordar, que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas 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 por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil M.P. Pedro Octavio Munar Cadena)².

Conforme a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella³.

De lo expuesto, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

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 Namen Vargas

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Sentado lo anterior, en correspondencia a los hechos se puede inferir de las declaraciones que obran en el expediente, que el día 17 de marzo de 2013 la motonave "SALMO 91-I" zarpó del muelle de la bodeguita con destino las Islas del Rosario y en el retorno de Playa Blanca a Cartagena más específicamente en el sector denominado Ciénaga de los Vásquez empezó a ingresar agua en la popa de la nave, por lo que el Capitán tomo la determinación de ordenar a toda la tripulación que saltara al agua para salvar la nave. Por lo anterior, el personal que se encontraba en el agua nadó aproximadamente 300 metros hacia la orilla y fueron recogidos por la motonave "EL PERREO DE JOSE" para ser transportados hacia la ciudad de Cartagena.

Ahora bien, en informe pericial suscrito por el señor NELSON TRONCOSO NIEVES determinó como conclusiones las siguientes en relación al naufragio de la motonave "SALMO 91-I":

1. Al mal estado del tiempo meteomarinero, consistente en fuertes vientos, altas olas y fuerte marejada para el día 17 de marzo de 2013, día en que se presentó el siniestro.
2. A la falta de previsión y planeación para la navegación, especialmente en el regreso de las Islas del Rosario por parte del piloto YESID JULIO BLANQUICETT, en condiciones de tiempo adversas.
3. Al exceso de velocidad utilizada por el piloto de la lancha YESID JULIO BLANQUICETT, para navegar la lancha SALMO 91 y sortear de la mejor manera el mal tiempo.
4. A la falta de comunicaciones entre el piloto de la lancha señor YESID JULIO BLANQUICETT, y la estación de control de tráfico marítimo.
5. A la falta de liderazgo y control del piloto YESID JULIO BLANQUICETT, con el personal de pasajeros a la hora de enfrentar la situación de riesgo presentada, en condiciones de tiempo adversas y de pánico. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, es necesario referirse a las condiciones meteomarineras presentes para el día de los hechos, por lo anterior es preciso traer a colación los pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH, en la cual fue señalado lo siguiente:

"Pronóstico para el 2013-3-17

Área costera: Cielo poco nuboso durante la mañana aumentando a nuboso en horas de la tarde/noche. La temperatura oscilará entre 25°C y 31°C. El viento será de dirección norte con velocidades de 10 a 15 nudos (fuerza 3-4) durante la mañana, incrementando su intensidad a 20 nudos (fuerza 4-5) en horas de la tarde/noche. Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte viento y oleaje.

Área Marítima: El viento será de dirección noreste con velocidades de 20 a 25 nudos (fuerza 5-6). La altura del oleaje oscilará entre 2.6 y 2.0 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tráfico de embarcaciones menores." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Conforme a lo anterior se puede colegir, que una de las causas que dieron origen al siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SALMO 91-I" fueron las fuertes condiciones de viento y

oleaje a las que se enfrentó el Capitán en la navegación, dado que en el pronóstico emitido por el CIOH se evidencio fuerte marejada y ante dicho factor la velocidad empleada, fue excesiva, ocasionando que ingresara agua al interior de la nave y se produjera el naufragio

Asimismo, no se podría dejar de lado que en el citado reporte fue realizada la recomendación de extremar las medidas de seguridad para el tráfico de naves menores, por lo tanto el señor YESID JULIO BLANQUICETT como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave⁴, debía mantener una velocidad adecuada, teniendo en cuenta el estado del tiempo y de mar para garantizar la seguridad de la navegación tal como dispone el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988.

Ahora bien, en este punto es preciso aclarar lo relacionado a la vulneración a los aspectos formales y el debido proceso contemplado en el artículo 29 de la Constitución Política, dentro de la investigación que el apoderado manifiesta de la siguiente manera:

- Respecto al auto de apertura de la investigación del 18 de marzo de 2013, sobre este aspecto es preciso aclarar la notificación del mismo, según el literal c del artículo 36 del Decreto - Ley 2324 de 1984 menciona a su tenor literal:

" (...)

Al propietario o encargado de las instalaciones o plataformas; o a los apoderados o representantes de los anteriores mediante el envío por medio de correo certificado, telex o entrega personal de una copia o transcripción del auto. De la entrega personal se deberá dejar constancia que se anexará al expediente. Si el notificado rehusare firmar la notificación, podrá dejarse constancia con la firma de un testigo que allí se encuentre y así se considerará efectuada la notificación. La audiencia no podrá celebrarse sino previa notificación a todos los anteriores. Quien haya presentado protesta o demanda se presumirá notificado en debida forma por la fijación en el Estado. La comparecencia a la primera audiencia, al igual que cualquiera otra conducta que permita suponer el conocimiento de la práctica de la misma, excusará la necesidad de la notificación personal" (Cursiva y subraya fuera del texto)

De igual forma, el Despacho citará el auto de apertura de investigación (folio 1), específicamente punto número 6 "Fíjese el día veinte (20) de marzo de 2.013, a las 11:00 horas para realizar la primera diligencia de audiencia, dentro de la cual se escuchará en versión libre de todo apremio al señor YESID JULIO BLANQUICETT, quien ostenta la calidad de Capitán, Propietario y/o Armador de la motonave denominada SALMO 91, así como la señora SOCORRO CARABALLO, quien ostenta la calidad de representante legal de la empresa TOURS PLAYA BONITA E.U" (Cursiva fuera del texto)

En lo relacionado con las pruebas manifestadas en el citado auto se tiene que se realizó conforme a lo establecido en el literal 1 del artículo 34 del Decreto- Ley 2324 de 1094 en el cual dispone:

"Artículo 36. Auto inicial. Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá:

1. *La relación de las pruebas que en ese momento se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos u la fecha y hora para su práctica. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)*

⁴ Código de Comercio, Artículo 1495.

El artículo anteriormente mencionado, deja de presente que “*se solicitaran las pruebas que en el momento considere necesaria*”, recordemos que se encuentra dentro de la etapa inicial, ahora bien, lo anterior sin perjuicio que si en el transcurso de la investigación se puedan solicitar o aportar otros elementos probatorios para ser tenidos en cuenta en la decisión.

De lo anterior, el Despacho observa que el auto cumplió con los requisitos establecidos en el artículo 36 del Decreto - Ley 2324 de 1984, en cuanto a los aspectos formales del mismo.

De modo que se puede observar el aspecto que el recurrente argumenta, es escaso de toda razón.

- En segundo lugar, el apelante aduce que fueron vulnerados los principios de contradicción y publicidad de la prueba, es decir, las denuncias interpuestas por los quejosos.

De acuerdo a lo precedente, es preciso citar la declaración rendida en la primera audiencia celebrada el 20 de marzo del 2013 (folios 20 y 21), dentro de la cual se le notifica al señor YESID JULIO BLANQUICETT de las denuncias interpuestas por los turistas que se sintieron afectados por lo sucedido, asimismo, tuvo la oportunidad de ejercer su derecho de contradicción, de la diligencia se puede extraer lo siguiente:

“ (...)”

PREGUNTADO: en este estado de la diligencia el despacho le pone de presente el contenido de las denuncias formuladas por los turistas el día 17 de marzo de 2017 ante este despacho. Que tiene que decir usted al respecto.

CONTESTADO: Yo salí con todas las medidas de seguridad exigidas por la Capitanía de Puerto, la vida de los pasajeros no estuvo en ningún momento en riesgo, y esto lo afirmo teniendo en cuenta que soy el Capitán de la nave. Y prueba de eso es que los señores turistas llamados SANTIAGO GOMEZ, DIEGO COMPAS Y ARIEL SARIN se embarcaron el día de ayer con la agencia nuevamente, en este estado de la diligencia hago entrega de dos (02) fotos una donde se ven comprando los tiquetes y la otra foto donde se ve que están embarcados en la lancha con todos los elementos de seguridad y también un documento suscrito por ellos, consistente en un (01) folio útil y escrito.

PREGUNTADO: En las denuncias formuladas por los turistas, se encontró que manifiestan que hubo cambios de tripulación después de haber zarpado del muelle de la Bodeguita, indique por favor quienes abordaron la nave y quienes desembarcaron y en qué lugar.

CONTESTADO: Manifiesto que en ningún momento hubo cambio de tripulación en todo momento el Capitán fui yo, y nunca se subió ni se bajó gente.

(...)” (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se permite evidenciar, que el Despacho sí respetó el derecho de contradicción de la prueba, tanto así que el señor YESID JULIO BLANQUICETT también aportó material fotográfico.

Así mismo, en la continuación de la audiencia del 21 de marzo del 2013, se le da la oportunidad a la señora SOCORRO CARABALLO, en calidad de Representante Legal de la empresa TOURS PLAYA BONITA EU, para que rinda la declaración juramentada, de la cual se extrae lo siguiente:

La señora SOCORRO CARABALLO aportó al proceso 16 fotos como sustento a lo mencionado en la diligencia, en cuanto que los turistas no sufrieron daños ni perdieron la totalidad de sus

pertenencias, igualmente pone de presente que la agencia envió un oficio el 19 de marzo de 2013 a la Capitanía de Puerto contando lo sucedido (folio 15).

Ahora bien, de lo anterior es evidente que los señores YESID JULIO BLANQUICETT y SOCORRO CARABALLO, en calidad de Capitán y Agente Marítimo, respectivamente, si tuvieron todas la garantías procesales dentro de la investigación, permite inferir lo anterior, teniendo en cuenta que aportaron pruebas, contrariaron las denuncias en la diligencia celebrada el 20 y 21 de marzo de 2013.

Por lo anterior, el argumento aducido por el recurrente carece de fundamento.

- Respecto al argumento sobre que el Despacho no le dio la oportunidad para aportar pruebas y que por el contrario se emitió auto en el cual constaba el cierre de la etapa instructiva, se tiene que, según la continuación de la primera audiencia realizada el 7 de octubre de 2013, dentro de la cual el perito NELSON TRONCOSO rindió su dictamen pericial sobre lo ocurrido con la nave SALMO 91-I el 17 de marzo del 2013, el señor WILLIAM HERRERA IMITOLA, quien para la fecha fungía como representante de los señores YESID JULIO BLANQUECETT y SOCORRO CARABALLO, se le notifico por estrado el traslado del mismo con el fin de que en un término de 3 días presentara solicitud de aclaración, complementación u objeción grave, conforme al artículo 38 del Código de Procedimiento Civil. (folio 51).

Por otro lado, es preciso mencionar que el cierre de la etapa instructiva concluyó el 18 de octubre de 2013, es decir, 8 días después de celebrada la audiencia, y de igual forma se les otorgó a las partes un término de 3 días para que presenten los alegatos de conclusión conforme al artículo 44 del Decreto- Ley 2324 de 1984, con la correspondiente notificación por Estado (Folio 56 y 57).

De igual forma se pone de presente que las partes no aportaron los alegatos de conclusión, de lo cual, 30 de octubre de 2013, 8 días después de emitir el auto mencionado.

De lo anterior, se demuestra que en esta etapa también fue garantizado el derecho del debido proceso, por lo que no procede la afirmación del recurrente, respecto que se realizó una "emboscada procesal".

En conclusión, en los hechos ocurridos el día 17 de marzo de 2013, no intervino alguno de los eventos exonerativos de responsabilidad, si no que tuvo su origen en la conducta desplegada por el Capitán de la nave al emplear una velocidad desmesurada para las condiciones meteorológicas en las cuales se encontraba navegando y desatendió las recomendaciones de extremar las medidas de seguridad en la navegación colocando en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar. Por lo anterior, el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad del señor YESID JULIO BLANQUICETT, en condición de Capitán de la motonave "SALMO 91-I" en el siniestro marítimo de naufragio.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión de primera instancia del 30 de octubre de 2013, emitido por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Cartagena el contenido de la presente decisión al Capitán y al Armador de la nave "SALMO 91-I", 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena 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.

22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)