

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 06 JUN 2018

Referencia: 20201300274 CP10

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Explosión- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 30 de abril de 2018, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de explosión de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I" de bandera colombiana, de matrícula No. MC 01-394, por los hechos ocurridos el día 04 de noviembre de 2013 en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Bahía Solano tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I" de bandera colombiana, el día 04 de noviembre de 2013.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 05 de noviembre de 2013, el Capitán de Puerto de Bahía Solano decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de explosión de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Bahía Solano una vez instruida la investigación el día 19 de octubre de 2017, remitió el expediente al Capitán de Puerto de Buenaventura para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. El día 30 de abril de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) DECLARAR no responsable por el siniestro marítimo de explosión de la motonave Renacer del Pacífico I, matrícula MC-01-394, hechos ocurridos el día 04 de noviembre de 2013, al señor Oscar Restrepo Cruz, identificado con la cédula de

ciudadanía No. 16.487.074, capitán de la citada motonave, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia (...)".

5. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Buenaventura remitió 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, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, 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 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.

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 los Capitanes de Puerto de Bahía Solano y Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico, (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto, (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son –sin expresar duda alguna– elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. 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 –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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”.*

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave “RENACER DEL PACÍFICO I” de bandera colombiana, ocurrido el día 04 de noviembre de 2013, conforme al numeral d) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: *“Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.*

Organización Marítima Internacional- OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *"Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"*, siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así"*. (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

En este punto, 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.²

Acorde a la anterior, 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 realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella³.

De lo expuesto anteriormente 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:

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

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"(cursiva fuera del texto).

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁴.

III. Del análisis técnico

En el dictamen rendido por el Perito marítimo en Buceo y Salvamento JESÚS ALFREDO PABÓN CONTRERAS, que aparece en los folios 61 al 63 del expediente, se expuso lo siguiente:

"(...) Conclusiones del peritazgo:

1. *El día 04 de noviembre de 2013 siendo las 16:30R, en el sector sureste del muelle de bahía solano, se encontraba abarloado por el costado de estribor la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", en ese momento se produjo a bordo de la embarcación específicamente en el área de la popa una explosión y posteriormente un incendio, el cual por su dimensión no permitió ser controlado, esto obligó al personal que se encontraba en el muelle a soltar los cabos de amarre con el fin de evitar que se incrementaran los daños, posteriormente la motonave derivó hasta la posición: N 06°14.016", W 077°24.710", donde se hundió.*
2. *La posición de la motonave solo permite verificar el costado de estribor el cual aparentemente presenta buen estado, no se observan fisuras, perforaciones, o cualquier condición anómala la cual ponga en riesgo la flotabilidad de la embarcación, presenta una perforación en la superestructura (arriba de la línea de flotación) en el área de la popa por ambos costados producto de la explosión. Los tanques de combustible se encuentran sin el mismo, pues al momento del hundimiento por razones de la densidad del fluido éste flotó.*
3. *Una vez efectuadas las inspecciones se puede determinar por el estado de las láminas de las superestructuras que evidentemente existió una fuerte explosión mas no me es posible determinar las causas.*

Consideraciones:

Una vez verificados los videos y las fotografías previas al hundimiento de la embarcación es posible establecer que debido a la explosión la carga que se encontraba sobre cubierta alteró el adrizamiento, generando una escora a babor tal que la perforación en la superestructura fue superada por la línea de flotación, creando una vía de agua incontrolable lo que posteriormente provocó el hundimiento.

Conclusión: la embarcación presenta daño total producto de la explosión, el incendio y posterior hundimiento. (Cursiva fuera del texto)

⁴ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", el Sr. OSCAR RESTREPO CRUZ, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 24-25), en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, afirmó lo siguiente:

"(...) A las cuatro y quince de la tarde estaba en el muelle y me subí al barco con una señorita con su hija que me iba a arreglar las uñas, entramos al camarote, yo fui y saque un balde le echamos agua fría, la señorita comenzó a arreglarme las uñas, cuando sentí un estruendo que me levantó contra el techo a mí y a las personas que estaban, yo quede totalmente como ido y la niña que estaba a mi lado comenzó a gritar que nos morimos nos morimos y ella me volvió en sí con los gritos y llorando, yo le dije que tranquila que estamos bien, yo no alcance sino a decirle que vamos para fuera, la niña me agarro de la camisilla y yo le agarre la mano"

"Cuando saque las personas, lo primero que vi fue que le faltaba un pedazo al buque del lado derecho, al lado de la casilla y personas saliendo del agua que me decían que me bajara del barco, yo estaba como un poco aturdido, me baje y empecé a ver el desastre que había del cual no se sintió más nada sino como un petardo que explotó" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

(...)En los videos se aprecia que fue lo que sucedió, el barco desde las cuatro de la mañana que llegamos a puerto aseguramos maquinas, planta, y cogimos energía de tierra, en ese momento no encontraba ningún motor ni motobomba ni planta prendida ni se iba a prender. La cocinera del buque se encontraba en la popa del barco con el hijo, lavando una caja en la que había traído unas gallinas, por eso la onda expansiva sacó al joven de la cubierta y lo tiró al agua, la cocinera quedó en la cubierta del buque en la popa y un marinero de la motonave BAHIA CUPICA la recogió en la lancha y la llevó a tierra y la llevó al hospital" (cursiva y subraya fuera del texto).

Ulteriormente aseveró que:

(...)No, ni olor a gas ni nada, todo estaba normal, inclusive si después de la explosión nunca olió a gas"

(...)Para mi parecer debe haber sido un artefacto explosivo. Yo pienso que debe ser aquí en Bahía Solano que lo montaron, en cualquier momento que uno se descuidó (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, la Agencia Marítima "TRANSBAHIA LTDA", en representación de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", el señor JUAN CARLOS

SOTO LERMA, en versión rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 26), manifestó lo siguiente:

(...) Yo creo que no había pasado ni un minuto del siniestro, en ese momento yo me encontraba en el hospital y estuve pendiente de los pacientes que entraron proviniendo del siniestro y después me dirigí hacia el muelle municipal, cuando desde la playa del parque El Carmen alcancé a observar que el buque se estaba separando el muelle y minutos después comenzó a hundirse, después de esto me dirigí al muelle a ver en que podía colaborar, pero lo más que pude hacer fue buscar los familiares de la cocinera ya que estaban siendo requeridos urgentemente por el hospital y los lleve al hospital" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

(...) Si, me gustaría declarar que alcancé a haber escuchado la explosión y me sorprendió ver que las llamas provenían de la popa y alcance a ver un agujero cuadrado al costado de babor hacia la popa entre la cubierta principal y la cero uno, de aproximadamente unos tres metros cuadrados, después alcance a observar cuando el buque viró y me permitió ver otro agujero de las mismas dimensiones del otro costado, lo que me causó mucha curiosidad porque conozco el buque, he navegado a bordo y sé que en el sitio de los agujeros no se transporta carga peligrosa" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Marinero de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", el Sr. MARCIAL PAYAN GONGORA, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 27), en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, manifestó lo siguiente:

(...)Estaba yo en el muelle cuando sentí el impacto, corrimos a buscar extintores para ver como podíamos apagar las llamas, pero fue imposible" (cursiva fuera del texto)

"Por el momento nada, no estábamos haciendo nada todavía, estaban pendientes de bombear un combustible, pero no alcanzamos a hacer nada, no se alcanzó a prender la bomba ni siquiera, teníamos extintores, dos arriba en el barco y dos en el muelle, estaban adelante los avisos de prevención" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

(...)Pues nosotros decimos que tuvo que ser algo que nos colocaron allá donde se produjo el estruendo porque en lo absoluto no había nada que produjera un estruendo de esos" (cursiva y subraya fuera del texto)

Respecto a la causa del siniestro marítimo, el Marinero de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", el Sr. VICTOR CIFUENTES DE LA CRUZ, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 28-29), en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, manifestó lo siguiente:

(...)Pues para mi conocimiento pudo haber sido un atentado que nos hicieron porque no se ve más otra causa" (cursiva y subraya fuera del texto).

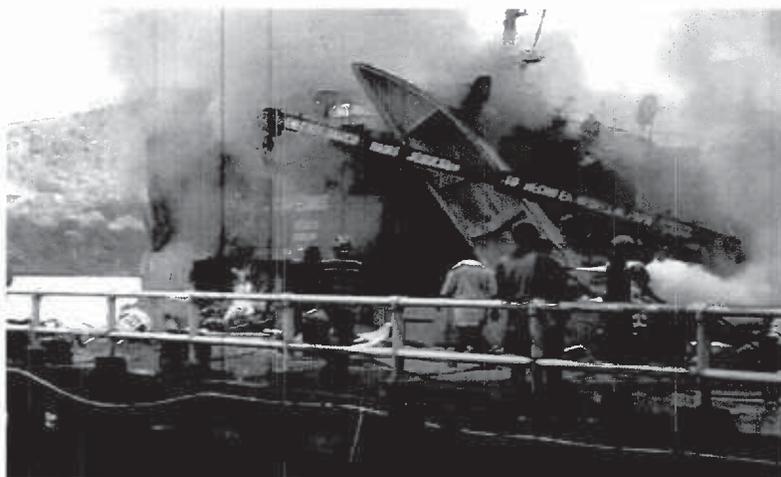
Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Marinero de la motonave "BAHÍA CUPICA", el Sr. JOHN ALEXIS JARAMILLO, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 29) en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, manifestó lo siguiente:

(...) En el momento del impacto yo estoy sentado en la parte de atrás de la motonave BAHIA CUPICA merendando y yo estoy mirando a la cocinera y al difunto que estaban atrás de la motonave RENACER DEL PACÍFICO I y veo a la maestra que se para y vuelve y se cae, ella estaba en la popa de la motonave, al ver que ella está echando sangre, en la BAHIA CUPICA tenemos una lancha auxiliar y me tire a la lancha y fui a recogerla y me acerqué y ella estaba a punto de tirarse al agua y yo le dije que no lo hiciera que me esperara, ya el barco estaba en candela, ella me esperó y me acerqué en la lancha y la cargué, ella se me tiro encima y ella me dijo que buscara el hijo, yo le pregunto qué en donde está el y ella me dice se cayó del lado izquierdo, yo miro pero no lo veo, al ver que ella estaba herida y se me privó, al ver eso yo salí a tierra y allá estaba el carro de la policía para traerla al hospital, eso fue todo" (cursiva fuera del texto).

Respecto a la causa del siniestro marítimo, el Marinero de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", el Sr. GUZMÁN ALFONSO SANCLEMENTE, en declaración rendida en audiencia pública el día 06 de noviembre de 2013 (folio 31), en la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, manifestó lo siguiente:

(...) Yo no puedo decir nada, porque es una situación difícil, yo digo que por el golpe que sonó fue un impacto de un artefacto, porque incendio no fue, el incendio fue después, después que reventó fue que empezó la candela" (cursiva y subraya fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente al siniestro marítimo de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", este Despacho ilustra lo acontecido el 04 de noviembre de 2013:



Fuente: Expediente-Siniestro Marítimo de Explosión de la Motonave "RENACER DEL PACÍFICO I" - CD Folio 77



Fuente: Expediente-Siniestro Marítimo de Explosión de la Motonave "RENACER DEL PACÍFICO I" - CD Folio 77

Por otro parte, en cuanto al ámbito documental, la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", al momento de la ocurrencia del siniestro, tenía la autorización de zarpe expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Valga manifestar que en virtud del artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, por medio del cual se establece la obligatoriedad de la obtención del zarpe.

"Artículo 97. Zarpe y certificado de navegabilidad. Toda nave para operar en el servicio para el cual se encuentra registrada debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto, cuando cumpla los requisitos y las condiciones que determine la Autoridad Marítima Nacional" (cursiva y subraya fuera del texto).

Expuesto lo anterior y vistas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho corrobora que la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad durante el acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte mixto, el día del siniestro.

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas en audiencia pública, sobre la ocurrencia del siniestro marítimo, que evidencian el cumplimiento de un protocolo establecido para este tipo de situaciones, tomando las medidas necesarias para conjurar el siniestro que se presentaba, proteger la carga mixta que transportaba, su tripulación y la motonave.

V. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. El hecho generador del siniestro marítimo de explosión de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", se configuró por un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del mismo. No resulta viable partir del hecho que el siniestro fuese algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la motonave fue diligente en el ejercicio de sus funciones al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. La motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte mixto, el día del siniestro.
3. El Capitán OSCAR RESTREPO CRUZ, realizó todas las acciones pertinentes para extinguir el incendio; así mismo, protegió la vida de su tripulación.
4. En el presente caso, el señor OSCAR RESTREPO CRUZ, en su condición de Capitán de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", logró demostrar que la explosión sucedió por un evento ajeno a su voluntad.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró el elemento de caso fortuito y fuerza mayor previsto para la exoneración de la responsabilidad con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

VI. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no existe prueba que permita evaluar los mismos generados por el siniestro marítimo, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención de las partes interesadas tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

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

VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Buenaventura no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

No obstante, es competencia de este Despacho, establecer las infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante en las que incurrió el Capitán de la nave "RENACER DEL PACÍFICO I", señor OSCAR RESTREPO CRUZ, de conformidad con las disposiciones prescritas en el Decreto Único Reglamentario 1070 de 2015 del Sector Administrativo de Defensa.

Las normas de Marina Mercante que al parecer fueron violadas son las siguientes:

Decreto 1070 de 2015 ARTÍCULO 2.4.1.1.2.36. Funciones y Obligaciones del Capitán. Son funciones y obligaciones del Capitán:

- 7. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada.*

Respecto de la presencia del hijo de la cocinera de la motonave, quien al momento del accidente se encontraba en el área de la popa en compañía de su madre, el mismo no contaba con licencia que lo acreditará como gente de mar.

Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho, para establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, el Despacho no impondrá sanción alguna, por cuanto caduca dicha acción.

VIII. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que en el presente siniestro marítimo no intervino la conducta del Capitán de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I", toda vez que el siniestro marítimo de explosión se produjo por un evento impropio a su voluntad, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del accidente en el área de la popa de la motonave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 04 de noviembre de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor OSCAR RESTREPO CRUZ, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de explosión de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I" de bandera Colombiana, identificada con la matrícula No MC- 01-394, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando la totalidad de los artículos del fallo de primera instancia del 30 de abril de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE:

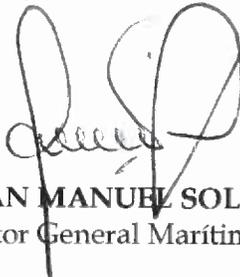
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia proferido el día 30 de abril de 2018 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al señor OSCAR RESTREPO CRUZ, en calidad de Capitán de la motonave "RENACER DEL PACÍFICO I"; 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°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase. 06 JUN 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo