

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

Referencia:

290617055

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo encallamiento – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la decisión de primera instancia emitida el día 29 de enero de 2018, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. MC-01-0725, por los hechos ocurridos el día 24 de junio de 2017 en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 28 de junio de 2017, por el señor ROBERTO ARAGON GONGORA, actuando en calidad de Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", la Capitanía de Puerto de Bahía Solano tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA", cuando procedía a entrar a la bocana del río, en cierto punto de la entrada la motonave encalló en un bajo y se escoró a babor el día 24 de junio de 2017.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 29 de junio de 2017 el Capitán de Puerto de Bahía Solano, decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA", 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, 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 29 de enero de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

Declarar responsables del siniestro marítimo encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA", matrícula MC-01-0725, ocurrido el día 24 de junio de 2017, al señor Roberto Aragón Góngora, en calidad de capitán de la motonave, quien deberá responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados con el siniestro, con el propietario de la motonave, el señor Roberto Betancourt Molineros. Así mismo, decidió imponer a

título de sanción al señor Roberto Aragón Góngora, en calidad de capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", multa de tres (03) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma equivalente a dos millones trescientos cuarenta y tres mil setecientos veintiséis pesos (\$2.343.726,00), pagaderos en forma solidaria con el señor Roberto Betancourt Molinero.

5. El día 09 de febrero de 2018, el Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de apoderado Judicial del propietario de la motonave "DOÑA EULALIA", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
6. El día 26 de marzo de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura, confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación presentado por el Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de apoderado Judicial del propietario de la motonave "DOÑA EULALIA". Así mismo, ordenó remitir el expediente a la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del recurso de apelación alegado por el Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de apoderado Judicial del propietario de la motonave "DOÑA EULALIA", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

1. El apelante manifiesta, *"En el caso que nos ocupa, se trata señor Capitán de un viaje a la Bocana de la Costa pacífica Colombiana en donde se presenta el problema de mareas y especialmente el fenómeno de los cambios de las corrientes de agua que determinan los cambios de entradas y salidas independientemente de los bancos de arenas que se pueden ubicar en cualquier parte. Estos cambios de marea, cambios de entrada y salida, cambios de almacenamiento y cambios de marea no son previsibles ni determinados por equipos ni siquiera de alta tecnología.*
2. *Estamos frente a un fenómeno de caso fortuito y el caso fortuito no es determinado por la negligencia o la impericia. (...) el fenómeno anterior no se indilga a mi prohijado judicial a título de culpa sino a título de caso fortuito, siendo así por lo que solicito se revoque los artículos 1º, 3º, 4º"* (cursiva fuera del 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. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

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 de 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 las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (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 las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto

En lo relativo a este aspecto, esto es, del escrito de apelación presentado por el Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de apoderado Judicial del propietario de la motonave "DOÑA EULALIA" interpuesto el día 9 de febrero de 2018, este Despacho se permite extraer los siguientes apartes, a fin de pronunciarse de manera especial respecto a ellos, así:

El apelante manifiesta, que en la Bocana de la Costa pacífica colombiana se presenta problemas de mareas, especialmente el fenómeno de los cambios de las corrientes de agua independientemente de los bancos de arenas que se pueden ubicar, y que estos cambios no son previsibles ni determinados por equipos de alta tecnología, es decir el siniestro marítimo se originó debido al fenómeno de caso fortuito.

Visto lo anterior, este fallador estima relevante considerar que no le asiste razón al apoderado judicial del propietario de la nave "DOÑA EULALIA", toda vez que las condiciones de marea son conocidas desde principio de año, más aun en la costa pacífica colombiana, por lo que el Capitán de la motonave, el señor ROBERTO ARAGÓN GONGORA al momento de realizar la entrada al río debía verificar las condiciones océano atmosféricas y con base a esto planear la respectiva maniobra.

Sobre el caso en concreto, el señor ROBERTO ARAGÓN GONGORA, en su condición de Capitán rindió versión libre en la que manifestó que la marea estaba plena y había suficiente profundidad para entrar a la bocana sin inconvenientes, por lo que este Despacho considera que el Capitán no tomó las precauciones necesarias para evitar el siniestro marítimo de encallamiento, ya que antes de emprender la travesía debió haber elaborado una planeación de la maniobra, utilizando la carta de navegación y demás equipos de ayuda a la navegación, con el fin de tener un feliz arribó al puerto de destino.

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave". En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando para ello, respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del Capitán de la nave. De las que, este despacho mencionara exclusivamente sobre las siguientes:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

1. *Cerciorarse de que la nave está en **buenas condiciones de navegabilidad** para la navegación que va a emprender.*
8. ***Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave**, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (cursiva y subraya fuera de texto).*

De igual forma el Decreto 1597 de 1988¹ en su artículo 40 dispone lo siguiente:

"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:

1. *Dirigir la navegación de la nave.*
2. *Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*
3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.* (Cursiva y subraya fuera de texto)

Teniendo en cuenta lo anterior y como quiera que el Capitán de la nave es quien ostenta el gobierno y la dirección de la misma, es su deber conocer las condiciones de su motonave, y las condiciones del área en donde emprenderá su actividad.

¹ Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."

Respecto al segundo argumento del apelante, concerniente a que la causa del siniestro marítimo de encallamiento corresponde al fenómeno de caso fortuito, esta Autoridad Marítima considera que no le asiste razón al Apoderado, toda vez que el material probatorio obrante en el expediente no evidencia la circunstancia que se alega, mediante declaraciones rendidas en audiencia libre por parte del Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA" la realización de la maniobra de atraque era segura, es decir, las condiciones del río Juradó eran normales.

Es menester para este Despacho mencionar que se necesita de la imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho a la hora de establecer si la situación invocada por el apelante es causal de eximente de responsabilidad, elementos que en el presente caso no se logran establecer.

II. 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 marino², 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;*

² 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: “*Deparar 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 (...)*”.

- 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 del texto).

Según acta de protesta, el día 24 de junio de 2017, la nave "DOÑA EULALIA" iba arribar al municipio de Juradó, cuando procedía a entrar a la bocana del río, en cierto punto de la entrada la motonave encalló en un bajo y se escoró a babor.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA" de bandera colombiana, acaecido el día 24 de junio de 2017, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

III. 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 Organización Marítima Internacional, 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^[1].

Acorde 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 realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella^[2].

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).

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 consecuencias³

Según acta de protesta suscrita por el Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", se evidencia que la nave iba arribar al municipio de Juradó, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad declarada 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 "DOÑA EULALIA", el señor ROBERTO ARAGÓN GÓNGORA en acta de protesta presentada el día 28 de junio de 2017 (folio 2), afirmó lo siguiente:

"(...) El día sábado 24 de junio siendo las 16:00 arribamos al municipio de Jurado, de inmediato procedemos a entrar la bocana del rio, en cierto punto de la entrada del rio la motonave encallo en un bajo y se escoro a babor, luego se partió una biga que viene a lo largo de la bodega y se cayeron las tablas y la carpa que protegían la bodega y empezó a entrar agua a la mercancía que traíamos, luego procedimos a instalar las motobombas para sacar el agua que entraba, estuvimos ahí hasta el día de ayer 27 de junio, ya que había llegado la motonave GENAZARETH como a eso de las 14:00 horas, se fondea a esperar la marea alta para poder entrar, siendo las 16:00 horas del mismo día el barco logra entrar y de inmediato empezamos la maniobra para poder salir de ahí. Por medio de unos cabos se halo el barco poco a poco hasta salir del rio" (cursiva y subraya fuera del texto).

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

En relación a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la nave, el señor ROBERTO ARAGÓN GÓNGORA, en versión rendida en audiencia pública el día 25 de julio de 2017 (folio 27), manifestó lo siguiente:

"(...) Ese día entrando a la Bocana de Jurado encallamos y la embarcación no gobernó, ese fue el motivo del accidente que se presentó. Jurado es una bocana que no es derecha, hay que tomar unas vueltas forzadas, al encallar no hubo gobernabilidad. Eran las 4 de la tarde cuando encallamos. La embarcación tropezó el fondo y se queda sin gobierno, la corriente nos empujó hacia la orilla y allí estuvimos 3 días (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la pregunta de cuáles fueron las acciones y órdenes que le suministro a la tripulación al momento de iniciar la maniobra de entrada al Río Juradó; afirmó lo siguiente:

"(...) Siempre entrando a la bocana todo el personal está pendiente de la maniobra que se va a hacer entrando, maquinista, marinero, de tener mucho cuidado de cómo viene la mar. En el puente vamos un marinero y yo, en la cubierta en parte de la popa va otro marinero (...)" (cursiva fuera del texto).

En razón a cuál era su experiencia entrando a las bocas del Río; manifestó lo siguiente:

"(...) Siempre las bocanas, uno tiene el cuidado para entrarla y para salirla, en los años que tengo es el primer accidente que se me presenta de esto. Entrando a las bocanas tengo más de 40 años (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, aseveró lo siguiente:

"(...) Al ingresar marcaba 8 metros y ya después va mermando la profundidad, porque el canal no es tan profundo, aproximadamente iba calando 3.5 metros (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

Seguidamente, con relación a la pregunta de que si era posible llevar la maniobra a cabo debido a la carga y a la poca profundidad del canal según sus afirmaciones, manifestó lo siguiente:

"(...) Era segura" (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

De acuerdo a la ocurrencia del siniestro marítimo, el propietario de la nave, el señor ROBERTO BETANCOURT MOLINEROS, en versión rendida en audiencia pública el día 25 de julio de 2017 (folio 27-28), manifestó lo siguiente:

"(...) Supe que encalló, no más (...)" (cursiva fuera del texto).

Respecto de si el contrató al Capitán de la motonave, afirmó lo siguiente:

"(...) No lo contrate porque soy el armador del barco pero la tenencia y la administración la tiene doña cielo y el barco lo tengo alquilado a occidentes de distribución (...)" (cursiva fuera del texto).

"No tengo contrato registrado, el contrato es verbal, la firma fue al que contrato al Capitán" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, aseveró lo siguiente:

"(...) No fue reparación, fue mantenimiento, hace unos 3 meses para pintar y cosas así. El mantenimiento se realizó por cuenta de la firma que lo tiene alquilado el barco pero supervisado por mí (...)" (cursiva fuera del texto).

"(...) Lo mismo que dije antes, hace 3 meses se subió a dique pero para mantenimiento y pintura (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el señor ROBERTO ARAGÓN GÓNGORA, Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Capitán, toda vez que no tomó las precauciones necesarias para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, ya que antes de emprender la travesía debió haber elaborado una planeación de la maniobra de atraque.

Los fragmentos extrapolados de la declaración rendida por el Capitán de la nave, merecen para este fallador especial comentario. Sobre el precedente, este Despacho advierte que basta efectuar una interpretación gramatical del artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano, para deducir que el mismo como mandato legal imperativo concede al Capitán de la nave el poder de gobierno y dirección de la nave. Lo que ello significa que el mismo debe mantener el control y la vigilancia permanente de su motonave, siempre que se encuentre a cargo de ella, así como tener pleno y autentico conocimiento en relación a las situaciones acontecidas durante la navegación, pues de lo contrario se estaría desdibujando el objeto central de su función, quedando la nave literalmente sin gobierno.

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados en los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA", tuvo que ver el proceder del Capitán, colocando en riesgo la seguridad de la nave, sus tripulantes y la carga.

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

- ✓ Respecto a declaratoria de responsabilidad del Capitán de la Motonave "DOÑA EULALIA".

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

- La conducta desplegada por el Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", denota una actitud descuidada e imprudente, ya que no empleó la diligencia y cuidados necesarios para evitar que la nave se encallara; no ejerciendo su función en debida forma.
- La causa central del siniestro marítimo encontró su razón en la ausencia de planeación de la maniobra de atraque a la bocana del Río Jurado, conociendo el Capitán de la nave las condiciones océano atmosféricas de la costa pacífica colombiana.
- El señor ROBERTO ARAGÓN GONGORA, en su condición de Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", sufre los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de su actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el encallamiento sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el

responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador respaldará la declaratoria de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", señor ROBERTO ARAGÓN GONGORA 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 frente al avalúo de los daños y perjuicios materiales y económicos como consecuencia del encallamiento de la motonave "DOÑA EULALIA" el 24 de junio de 2017, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven a la certeza de dichos hechos, así como tampoco existe prueba que permita avaluar perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones debido al siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este Despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el siniestro marítimo de encallamiento, razón por la cual se procederá a confirmar el artículo 2 del fallo de primera instancia de fecha 29 de enero de 2018.

VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Buenaventura en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36. Del decreto 1070 de 2015.

Las normas de Marina Mercante violadas fueron las siguientes:

- *"3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de este son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación "(cursiva fuera del texto)*

Por lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad administrativa del Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA" Sr. ROBERTO ARAGÓN GONGORA, por violación a las normas de Marina Mercante, así como la imposición de la multa, en solidaridad con el armador y/o propietario de la motonave el señor ROBERTO BETANCOURT MOLINEROS.

VIII. De las conclusiones

Teniendo en cuenta lo antes mencionado, es claro para esta Autoridad Marítima que la responsabilidad civil del siniestro marítimo de encallamiento recae exclusivamente en cabeza del Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", toda vez que sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara, y no como lo declaró la Capitanía de Puerto de Buenaventura, en donde la responsabilidad civil es atribuida tanto al Capitán de la nave como al Propietario de la misma. Por lo que este Despacho procederá a modificar en la parte resolutive de esta decisión, el artículo primero del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 24 de junio de 2017, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor ROBERTO ARAGÓN GÓNGORA, en condición de Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA", en el siniestro marítimo de encallamiento, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, modificando el artículo primero, y confirmando el restante de los artículos de la sentencia del 29 de enero de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión proferida el día 29 de enero de 2018, por el Capitán de Puerto Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

"ARTICULO PRIMERO: Declarar civilmente responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave DOÑA EULALIA, matrícula MC-01-0725, ocurrido el veinticuatro (24) de junio de dos mil diecisiete (2017), al señor ROBERTO ARAGÓN GÓNGORA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.467.368, en calidad de capitán de la motonave citada, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia".

ARTICULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión proferida el día 29 de enero de 2018 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

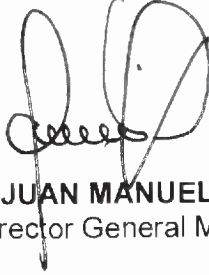
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, el contenido de la presente decisión al señor ROBERTO ARAGÓN GONGORA, en calidad de Capitán de la motonave "DOÑA EULALIA"; al Doctor HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, en calidad de apoderado judicial del Propietario, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Bahía Solano, 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.

Notifíquese y cúmplase,

19 JUN 2019



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