

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 8 OCT 2019

Referencia: 200518035

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Abordaje- Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave "ETHAN" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. CP 101305-R, y la motonave "VOY CON DIOS" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. CP 10-1173-R, ocurrido el 20 de mayo de 2018, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta suscrita el día 21 de mayo de 2018, por el señor GUSTAVO GUTIERREZ DIAZ, en calidad de Capitán de la motonave "VOY CON DIOS", la Capitanía de Puerto de Bahía Solano tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves "ETHAN" y "VOY CON DIOS".
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 3 de agosto de 2018 el Capitán de Puerto de Bahía Solano decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves ya mencionadas, 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 10 de agosto de 2018, 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 28 de septiembre de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"(...) Declarar responsable por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre las motonaves ETHAN, matrícula CP-101305-R y VOY CON DIOS, matrícula CP-10-1173-R, hechos ocurridos el día 20 de mayo de 2018, al señor HAMINSON RIVERA MURIEL, identificado con cedula de ciudadanía No 1.193.527.520, capitán de la motonave ETHAN, matrícula CP-101305-R, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia (...)*  
(cursiva fuera del texto).

Así mismo, declaró al señor HAMINSON RIVERA MURIEL, en calidad de Capitán de la motonave "ETHAN" responsable por violación de normas de Marina Mercante, e impuso e impuso a título de sanción un llamado de atención, exhortando a que se vigile y cumpla con las normas que regulan la actividad marítima.

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 a 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 del territorio, establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 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 marino<sup>1</sup>, 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".*

Según acta de protesta suscrita por el señor GUSTAVO GUTIERREZ DIAZ, en calidad de Capitán de la motonave "VOY CON DIOS", dicha motonave se encontraba fondeada cuando fue impactada por la nave "ETHAN".

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ETHAN" y "VOY CON DIOS", ocurrido el día 20 de mayo de 2018, en virtud del literal c) 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

<sup>1</sup> 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: "Dejar 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, 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)

La orientación actualmente predominante, por regla general es 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 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 consecuencias<sup>2</sup>

### III. Del análisis técnico

De acuerdo con el informe de inspección rendido por el Inspector de Naves EDER LUIS ORTIZ, que figura en los folios 16 al 18 del expediente objeto de la referencia, se extrae lo siguiente:

#### *"(...) Inspección:*

- *El día 23 de mayo de 2018 se realizó inspección visual del casco de la nave ETHAN la cual se encontraba en tierra sobre tráiler, observando las siguientes*

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER – Decimoprimer edición, página 50-51.

102

novedades: la nave presenta marcas de golpes en el costado de babor entre la proa y la amura a unos 30 cms de la borda, sobre la curva, debajo de la luz de la navegación, lo permite presumir que se debió a un golpe en movimiento navegación a una velocidad regular, teniendo en cuenta que este tipo de naves cuando se desplazan a altas velocidades tienden a levantar completamente la proa...

- El día 24 de mayo de 2018 se realizó inspección visual del casco de la nave VOY CON DIOS, la cual se encontraba empleada en el sector de playa cocacola encontrando las siguientes novedades: durante la inspección visual se observa golpe contundente sobre el verdugillo en la borda del costado de babor a la altura de la amura, lo que permite presumir que la nave se encontraba fondeada o a la deriva (sin movimiento).
- Se encontraron ralladuras en la parte superior de la cabina, la timonera de acero presento desprendimiento de la rueda, el vidrio de la brújula completamente partido y fisura con desprendimiento parcial de la cabina de control en la parte inferior, lo que presumiblemente indica que la nave recibió el golpe en la amura se escoro hacia el costado de babor haciendo que la nave que impacto primeramente en la proa rodara hacia popa, el motor presento golpe en la capota, la cual está completamente partida a causa del impacto (...)
- Conclusiones: la inspección visual permite determinar primeramente que la nave ETHAN impacto durante su desplazamiento posiblemente a una velocidad regular, por las características del golpe, ocasionando un siniestro marítimo de abordaje, en donde la nave VOY CON DIOS la cual presuntamente se encontraba fondeada o a la deriva sufrió daños leves en el casco sector del verdugillo de la amura de babor, etc" (cursiva fuera del texto).

#### IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad proferida 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 y Propietario de la motonave "VOY CON DIOS", el señor GUSTAVO GUTIERREZ DIAZ, en versión rendida en audiencia pública el día 23 de mayo de 2018 (folios 10-11-12), afirmó lo siguiente:

"(...) El día 20 de mayo de 2018, siendo aproximadamente las 18:00 horas, estando yo parqueado al frente de la gasolinera la Cherna, cuando vi una lancha que se acercaba a toda velocidad y en el preciso instante yo estaba parao en la proa, cuando la lancha impacto contra la lancha mía, subiéndose a lo largo de esta, desbaratando la brújula, cabrilla, consola, tapa del motor, tapas de lumbreras del carburador y averiando parte del casco de la embarcación, al igual que en la consola de equipos de la lancha" (cursiva fuera del texto).

En párrafos posteriores, afirmó lo siguiente:

"(...) Si sufrió pequeños daños; estos consistieron en: la proa, donde impactó la lancha, esta reventado, parte de la consola de equipos de mandos, se partió la tapa del motor, se averiaron las tapas de las lumbreras de los carburadores, el yoyo donde se enrolla la cuerda para incendio, se dañó, no sé otros daños porque no he revisado el motor más de fondo" (cursiva fuera del texto).

Respecto de las condiciones de visibilidad para el día de los hechos, manifestó lo siguiente:

*"(...) Visibilidad normal porque aún había luz de sol (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).*

Seguidamente respecto a la causa del siniestro marítimo manifestó;

*"(...) yo pienso que pudo haber sido la falta de conocimiento o pudo haber sido por distracción del Capitán de la motonave que me impactó (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).*

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "VOY CON DIOS", el señor GUSTAVO GUTIERREZ DIAZ, en versión rendida en audiencia pública el día 23 de mayo de 2018 (folio11-12), afirmó lo siguiente:

*"(...) Venia del Huina hacia Bahía Solano y dejé a las personas que venían conmigo en la ESSO y de ahí me dirigí a subir la lancha por el sector conocido como parque del barrio el Carmen, venía a una velocidad prudente, entonces miro hacia ambos lados y veo una lancha roja fondeada otra sacando del agua, entonces, como estaba el mar movido, estaba lluvioso y no había llegado el carro, procedo a dar la vuelta para parquearme, organizar los chalecos y en ese momento fue que sentí el impacto; enseguida asomé y vi a la lancha impactada, enseguida me acerqué al señor y le pedí disculpas, le dije que fue sin intención porque no lo había visto y le pregunte sobre los daños ocasionados" (cursiva y subraya fuera del texto).*

En párrafos posteriores de su declaración, manifestó lo siguiente:

*"(...) Alcance a ver la lancha roja y la que estaban subiendo, pero a la que colisioné, no la alcance a ver" (cursiva fuera del texto).*

Respecto de si la motonave contaba con marinero proel al momento de la ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

*"(...) No (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).*

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Propietario de la motonave "ETHAN", el señor JHON ALEXANDER PATIÑO LUNA, en versión rendida en audiencia pública el día 6 de junio de 2018 (folio 15), afirmó lo siguiente:

*"(...) Ese día yo le preste la lancha a mi tío, el señor JAIME LUNA, por lo que mi primo FABIAN LUNA estaba de cumpleaños, pero yo no me encontraba en Bahía Solano, estos dos se fueron a un paseo al Huina y después cuando llegaron y ya yo estaba en el municipio fue que me dijeron del accidente"  
"Yo no tenía conocimiento que la piloteara el señor" (cursiva fuera del texto).*

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas tanto por el Capitán de la motonave "ETHAN", el señor HAMINSON RIVERA MURIEL, como del Capitán de la motonave "VOY CON DIOS", el señor GUSTAVO GUTIERREZ, para concluir de manera clara e

inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado el día 20 de mayo de 2018.

Como lo expuso el jefe de gobierno de la motonave "ETHAN" en desarrollo de la declaración de parte rendida ante el despacho del Capitán de Puerto de Bahía Solano, para la fecha y hora de la ocurrencia del siniestro miró a ambos lados, lo que equivale a decir hacia babor y hacia estribor, observando únicamente a 02 naves, y que enseguida fue cuando sintió el impacto con la nave "VOY CON DIOS".

En el Reglamento internacional para prevenir abordajes, COLREG de 1972 aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981 se estipulan las reglas para prevención de los abordajes, así:

***Regla 5 –Vigilancia: Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.***

***Regla 6-Velocidad de seguridad: Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.***

***Regla 7-Riesgo de abordaje: a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto)***

Si bien las dos motonaves desempeñaban actividades peligrosas, no estaban en igualdad de condiciones, toda vez que, la operación de la nave "ETHAN", por encontrarse en movimiento entrañaba un riesgo mayor de generar daño para el entorno, que aquel que podía ser ocasionado por la nave "VOY CON DIOS" que se encontraba fondeada o sin movimiento.

Tal como lo manifestó en audiencia, el Capitán de la motonave "ETHAN" iba navegando sin proel.

Es indispensable para realizar la actividad de navegación, contar a bordo con el proel (vigía), quien debe informarle oportunamente al Capitán acerca de la presencia de otra embarcación o cualquier obstáculo que represente riesgo a la navegación o a la seguridad de la vida en el mar.

Por otra parte, 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.*
2. ***Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;***
10. ***Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave.** (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

*"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)*

El Capitán de la motonave "ETHAN" conocía el riesgo del siniestro marítimo, al continuar la marcha sin tener el debido cuidado de vigilar visualmente la proa de la nave, quebrantando así las normas de Marina Mercante, incidiendo potencialmente en la creación y posterior consumación del siniestro marítimo de abordaje.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

*"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: **quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan.** La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)*



En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

**"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole".** (Pizarro, 1983. Pp. 38-43) (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

El Capitán debe obrar con las debidas precauciones, actuando con la suficiente previsión y prudencia, para evitar algún daño, so pena de responder por dichas consecuencias.

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

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

1. Teniendo en cuenta la hora en que ocurrió el siniestro y lo establecido en las declaraciones rendidas en audiencia pública por los investigados, se puede concluir que las circunstancias de vientos y mar eran normales.
2. Se configuró el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ETHAN" y "VOY CON DIOS", por la falta de vigilancia que debía ejercer el Capitán de la motonave "ETHAN" durante la navegación que estaba efectuando, por ende la conducta náutica desplegada por él, fue la que generó el abordaje.
3. Se pudo establecer que la motonave "VOY CON DIOS" no pudo evitar la ocurrencia del siniestro, pues le fue imposible reaccionar oportunamente ante la presencia de la nave "ETHAN" y por lo tanto no pudo evitar el abordaje, es decir, para el Capitán de la motonave "VOY CON DIOS" el abordaje fue imprevisible e irresistible.
4. En el presente caso, el señor HAMINSON RIVERA MURIEL, en su condición de Capitán de la motonave "ETHAN", sufre las consecuencias jurídicas que se derivan del ejercicio de la actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el abordaje 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 esta autoridad confirmará la declaratoria de responsabilidad 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 la evaluación de los mismos generados por el siniestro marítimo de abordaje, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención formal del propietario de la nave "VOY CON DIOS" tendiente a reclamar los daños causados a la motonave. 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, debiéndose emitir una decisión de plano, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

## **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 y numeral 2 literal c del artículo 2.4.1.1.2.51 del Decreto 1070 de 2015 (*Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa*), respecto a la infracción cometida por el Capitán de la motonave "ETHAN". Teniendo como fundamento lo anterior, esta autoridad procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del señor HAMINSON RIVERA MURIEL.

## **VIII. De las conclusiones**

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del señor HAMINSON RIVERA MURIEL, en condición de Capitán de la motonave "ETHAN", sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 20 de mayo de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor HAMINSON RIVERA MURIEL, en el siniestro marítimo de abordaje de las motonaves "ETHAN" y "VOY CON DIOS"; de banderas colombianas, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, en la sentencia del 28 de septiembre de 2018 proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

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

## **RESUELVE**

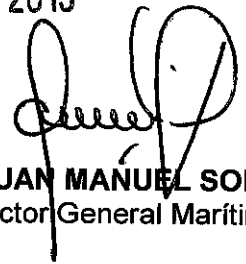
**ARTÍCULO 1°. CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2°. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor HAMINSON RIVERA MURIEL, en calidad de Capitán de la motonave "ETHAN", al señor GUSTAVO GUTIERREZ DIAZ, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "VOY CON DIOS"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

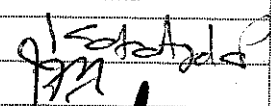


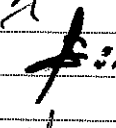
**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- 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, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase, - 8 OCT 2019



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

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Katia Ayola	Asesor Jurídico	
Revisó	Jaime Ramirez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Simón Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	