

30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del diecinueve (19) de febrero de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión (sic) entre las motonaves "PALOMA" y "JUAN PABLO", ocurrido el treinta y uno (31) de agosto de 2008, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Santa Marta los hechos relacionados con el siniestro marítimo el treinta y uno (31) de agosto de 2008, entre las motonaves "PALOMA" y "JUAN PABLO".
2. El día diez (10) de septiembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura de la investigación decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día diecinueve (19) de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de colisión (sic) al señor ELKIN SERGIO DUARTE SÁNCHEZ, solidariamente con la empresa de Transporte de Pasajeros VARIEDADES LILY (sic), condenándolos a pagar de forma solidaria una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
4. Al ser rechazado el recurso interpuesto en contra del citado fallo, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

#### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 73 a 76 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LAS NAVES "PALOMA" Y "JUAN PABLO", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

## DECISIÓN

El día diecinueve (19) de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de colisión (sic) al señor ELKIN SERGIO DUARTE SÁNCHEZ, solidariamente con la empresa de Transporte de Pasajeros VARIEDADES LILY (sic), condenándolos a pagar de forma solidaria una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)."*  
(Cursiva y negrilla fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LAS NAVES "PALOMA" Y "JUAN PABLO", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

## CASO CONCRETO

El día 31 de agosto de 2008, se produjo abordaje entre las naves "JUAN PABLO" y "PALOMA" que se encontraba fondeada.

El Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura de la investigación mediante el cual decretó la práctica de las pruebas conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

El día diecinueve (19) de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de colisión (sic) al señor ELKIN SERGIO DUARTE SÁNCHEZ, solidariamente con la empresa de Transporte de Pasajeros VARIIDADES LILY (sic), condenándolos a pagar de forma solidaria una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Conforme a los anteriores hechos, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, asimismo hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

Inicialmente, debemos señalar que el siniestro marítimo a investigar por el Capitán de Puerto, no es el de colisión como se señaló en primera instancia sino abordaje, como lo determina el artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984, por lo cual se modificará en ese sentido el artículo primero y segundo de la parte resolutive del fallo de primera instancia.

Teniendo en cuenta la naturaleza del siniestro de abordaje, era necesario y pertinente que el Capitán de Puerto de Santa Marta decretara la prueba técnica pericial, para obtener la certeza de los daños causados y de su respectivo avalúo. Es así como se aportó al expediente informe pericial el 27 de febrero de 2009, mediante el cual el perito dictaminó:

*"Que la causa que materializó el incidente de abordaje de la motomarina (sic) JUAN PABLO contra la lancha PALOMA tuvo su origen y desarrollo en una mala e incontrolada maniobra de conducción de la motomarina (sic) por parte de su conductor, el que permitió el golpe contundente de la proa de la motomarina (sic) contra el costado de babor centro de la lancha, teniendo como consecuencia la afectación destructiva del casco y estructuras internas de la lancha (...)*

*(...) Es totalmente claro que el conductor de la motomarina < en el presente caso el arrendatario >, actuó precipitada e imprudentemente en el manejo operativo de la unidad recreativa. Actuó con inexperiencia y desconocimiento de las normas más elementales de seguridad operativa. Si no las conocía, debió asumir, por simple lógica, la conducta preventiva más sencilla, la que no es otra sino la de manejar con moderación y cuidado la embarcación que se le había confiado."*(Cursiva fuera de texto)

En audiencia del 16 de marzo de 2009, el señor ELKIN SERGIO DUARTE capitán de la nave "JUAN PABLO", al relatar los hechos manifestó:

*"(...) Estábamos operando la moto marina en rodadero porque las motos no operaron ese día en playa blanca estábamos operando en el rodadero en ese momento con la empresa CARIBE SKY, el señor JUAN CAMARGO Llamo (sic) al planillero y le solcito (sic) en préstamo una de las motos para recibir en playa blanca unos documentos, llegue (sic) a la zona de motos a la zona demarcada para el alquiler de motos y en ese momento habían unos amigos de nosotros que me pidieron una vuelta y le*

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LAS NAVES "PALOMA" Y "JUAN PABLO", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.

*obsequie (sic) una vuelta con las debidas instrucciones de manejo, en ese momento no habían transcurrido ni cinco minutos el muchacho salio (sic) y al dar la vuelta (sic) se metió a donde estaba la lancha PALOMA y fue donde ocurrió la Colón (sic) pero la moto no estaba alquilada." (Cursiva fuera de texto)*

Según lo visto, se verifica que debido a la impericia de quien se encontraba a cargo de la operación de la nave y su desconocimiento de las reglas del camino conteridas en el Reglamento Internacional para prevenir abordajes COLREG se produjo el accidente, las condiciones del clima eran normales para tener visibilidad y realizar cualquier maniobra, por lo tanto, no caben en este caso los eximentes de responsabilidad como el caso fortuito, fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero que rompan el nexo causal entre el hecho y el daño.

Ahora bien, según el principio de carácter general contemplado en el artículo 2347 del Código Civil, mediante el cual *"Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado."*, llamado responsabilidad extracontractual por el hecho ajeno, o indirecta, que se da cuando alguien es llamado por la ley a responder frente a terceros por las secuelas nocivas de actividades desarrolladas por otras personas que se encuentran bajo su guarda o cuidado o de quienes se encuentran bajo su dependencia; se considera que el señor ELKIN SERGIO DUARTE siendo el capitán de la nave, el jefe superior encargado de su gobierno y dirección, según lo señalado en el Código de Comercio artículo 1495, resulta responsable del hecho pues entregó en desarrollo de una actividad peligrosa, la gestión náutica de la motonave encontrándose bajo su encargo, cuidado o guardia la actividad de la misma.

Es de aclarar que en la responsabilidad del siniestro marítimo no cabe la solidaridad, así como tampoco en lo concerniente a la violación a normas de marina mercante, ya que se encuentra en cabeza de quien realiza la actividad, en lo que sí existe solidaridad es en el pago de los perjuicios que se deriven del mismo y del pago de las sanciones que del siniestro provengan. Por lo anterior se deberán modificar también en ese sentido los artículos primero y segundo de la providencia de primera instancia.

Para finalizar, a pesar de existir un acuerdo entre las partes para el pago de los daños presentados por las naves, lo cual se encuentra permitido pues es meramente patrimonial y derecho del cual las partes pueden disponer, es deber de la Dirección General Marítima adelantar y fallar las investigaciones que por siniestros marítimos y/o violación a normas de marina mercante se presenten dentro de su jurisdicción.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro y no fueron determinados en el fallo de primera instancia en virtud de la conciliación presentada por las partes sobre este punto, por esto este Despacho se abstendrá de hacerlo, no teniéndose tampoco conocimiento de intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Santa Marta constató la infracción a las normas de la Marina Mercante por lo cual impuso al capitán de la motonave "JUAN PABLO" el pago de una multa de cinco (5)

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LAS NAVES "PALOMA" Y "JUAN PABLO", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.
---

salarios mínimos legales mensuales vigentes de manera solidaria con el armador de la motonave denominado Empresa de Transporte de Pasajeros VARIEDADES LILY, la cual se confirmará.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero del fallo de primera instancia del diecinueve (19) de febrero de 2010, proferido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

DECLARAR como responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor ELKIN SERGIO DUARTE, en calidad de capitán de la motonave "JUAN PABLO" de conformidad con lo expuesto en esta providencia.

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo segundo del fallo de primera instancia del diecinueve (19) de febrero de 2010, proferido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el cual quedará de la siguiente manera:

DECLARAR que el señor ELKIN SERGIO DUARTE, en calidad de capitán de la motonave "JUAN PABLO" incurrió en violación a normas de marina mercante.

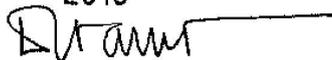
**ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR** los artículos restantes del fallo de primera instancia del diecinueve (19) de febrero de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 4º.-NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor ELKIN SERGIO DUARTE, en calidad de capitán de la motonave "JUAN PABLO", al representante legal de la motonave ya mencionada denominado Empresa de Transporte de Pasajeros VARIEDADES LILY en calidad de armador, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6º.-COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima..

Notifíquese y cúmplase. 30 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo