

30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "MARÍA IS" y la canoa "SIN NOMBRE", ocurrido el 3 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada el 4 de enero de 2008 por el señor ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, capitán de la motonave "MARÍA IS", se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Buenaventura los hechos relacionados con el presunto siniestro marítimo de abordaje entre ésta y la canoa "SIN NOMBRE".
2. Ese mismo día, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009 mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa (sic) por el siniestro marítimo de abordaje a los señores ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA y LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, capitanes de las motonaves "MARÍA IS" y lancha "SIN NOMBRE" respectivamente.

Asimismo, los declaró responsables de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente.

De igual manera, se estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo en Un Millón Quinientos Seis Mil Pesos (\$1.506.000).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, 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 BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º 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 Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, 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 Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 48 al 55 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 20 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa (sic) por el siniestro marítimo de abordaje a los señores ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA y LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, capitanes de las motonaves "MARÍA IS" y lancha "SIN NOMBRE" respectivamente.

Asimismo, los declaró responsables de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente.

De igual manera, se estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo en UN MILLÓN QUINIENTOS SEIS MIL PESOS (\$1.506.000).

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: Serimar 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.

CASO CONCRETO

De conformidad con el acta de protesta (Folio No. 3) presentada el 4 de enero de 2008 por el señor ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, capitán de la motonave "MARÍA IS", las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que presuntamente ocurrieron los hechos relacionados con el siniestro marítimo de abordaje, se pueden resumir de la siguiente manera:

- ✓ El día 3 de enero de 2008, cuando la motonave "MARÍA IS" regresaba de la Bocana a la altura de Piedra Piedra se le atravesó una moto acuática, el capitán para esquivarla no vió la canoa por lo que chocó con ella, dejando a tres heridos, los cuales en el momento del accidente fueron llevados al hospital y se encuentran en buen estado de salud.
- ✓ Una vez el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los hechos anteriormente descritos, expidió auto de apertura mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
- ✓ El día 20 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa (sic) por el siniestro marítimo de abordaje a los señores ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA y LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, capitanes de las motonaves "MARÍA IS" y lancha "SIN NOMBRE" respectivamente.

Asimismo, los declaró responsables de incurrir en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a un (01) salario mínimo legal mensual vigente.

De igual manera, se estimó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo en UN MILLÓN QUINIENTOS SEIS MIL PESOS (\$1.506.000).

Conforme a aquello, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo 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 el Capitán de Puerto de

Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Atendiendo a ello, se hace preciso traer a colación los medios probatorios que sirvieron como fundamento para tomar la decisión, así.

- De la declaración de parte rendida por el señor ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA (Folio No. 21), se puede esgrimir lo siguiente:

"... el 03 de enero a las 03:30 de la tarde venía de la Bocana, a la altura de Piedra Piedra se presentó una moto acuática, cuando le saque la lancha no vi la canoa porque es muy bajita, ahí fue cuando nos golpeamos entre las dos, venía despacio, yo venía a 2500 revoluciones, porque le (sic) motor venía bota 5000, entonces ahí fue el accidente, llegaron 3 embarcaciones amigas más a favorecerme..." (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

- Por su parte, el señor LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, capitán de la canoa "SIN NOMBRE" (Folio No. 20) indicó:

"... Nosotros íbamos bajando y venía subiendo la otra lancha, entonces venía por la misma ruta de uno, cuando sentimos el impacto, nosotros pensamos que venían viendo pero no, porque cuando sentimos fue el impacto, una lancha que nos recogió y nos llevó a la Bocana...".

Más adelante señaló:

"... PREGUNTADO: Informe al despacho si o no usted divisó la motonave MARÍA IS y qué acciones tomó al respecto. CONTESTO: yo la divisé y todo como a unos 15 metros de la lancha de nosotros, el compañero de nombre FERMÍN me decía que la sacara, pero no la podía sacar, yo hice como parar cruzarla pero la deje derecha para que la cogiera de lado...". (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por otro lado, del informe técnico presentado por el señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ (Folio No. 30), se tiene:

"... En la fotografía se puede apreciar que la lancha de pesca artesanal sin nombre fue impactada por el costado de babor, destruyendo totalmente la borda de este costado, en vista después que al hacer contacto en la proa se deslizó por el costado... En vista de la magnitud de los daños se puede deducir que la lancha "MARÍA IS" venía a alta velocidad y no a una velocidad de 8 nudos como manifiesta su patrón..."

Se presume que las causas del incidente se debieron a que por la alta velocidad y debido a que la lancha "MARÍA IS", levanta mucho la proa al navegar, el patrón de dicha embarcación no vio la embarcación de pesca artesanal que venía en sentido contrario..., colisionó dicha embarcación violentamente y dejándola prácticamente destruida (Subrayado y cursiva por fuera de texto)

De lo anterior, se puede concluir que:

- 1) La causa extraña relacionada con el hecho de un tercero que alegó el capitán de la motonave MARÍA IS no fue ratificada por otro medio probatorio.
- 2) Que la nave MARÍA IS iba a alta velocidad al momento en que chocó con la motonave de madera sin nombre, ésta afirmación se evidencia en los daños sufridos por la última.

- 3) La nave sin nombre sufrió los daños relacionados en el folio 32 por valor de NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MIL PESOS (\$981.000).
- 4) Sí bien las dos motonaves desempeñaban actividades peligrosas, no estaban en igualdad de condiciones, por lo tanto no era óbice declarar una *conurrencia* de las mismas, y por ende responsables a los capitanes de ambas naves.

Al respecto, la jurisprudencia¹ ha sido enfática en señalar que:

"(...) en la responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes, es preciso advertir, la imperiosa necesidad de examinar la objetiva incidencia del comportamiento para establecer su influjo definitivo o excluyente, unitario o coligado, en el daño, o sea, la incidencia causal de las conductas y actividades recíprocas en consideración a los riesgos y peligros de cada una, determinando en la secuencia causativa, cuál es la relevante en cuanto determinante del daño y cuál no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación..."

En esta última hipótesis, esto es, cuando la conducta recíproca del agente y de la víctima confluye en el quebranto, la reparación está sujeta a reducción conforme al artículo 2357 del Código Civil y, en aquella, o sea, cuando el comportamiento de la víctima es causa exclusiva de su detrimento, se rompe la relación de causalidad (LXXVII, 699), es decir, no puede predicarse autoría de la persona a quien se imputa el daño..."

Tal aspecto es el que la Sala ha destacado y querido destacar al referir a la graduación de "culpas" en presencia de actividades peligrosas concurrentes, esto es, el deber del juez de examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.

Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.(...)" (Cursiva y negrilla por fuera de texto).

Así pues, teniendo en cuenta las pruebas anteriormente mencionadas este Despacho en virtud de lo establecido en el parágrafo único, del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, procederá a revocar el artículo primero del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, relacionado con la responsabilidad por el siniestro marítimo.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Atendiendo el avalúo de los daños causados a la motonave de madera "SIN NOMBRE" consignados en el informe técnico pericial (Folio No. 32), por el valor de NOVECIENTOS

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS, 24 de agosto de 2009.

OCHENTA Y UN MIL PESOS (\$981.000), este despacho con miras a garantizar una *condena en concreto clara y congruente* con las pruebas obrantes en el expediente, modificará el artículo cuarto del fallo de primera instancia, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Este Despacho al igual que la Capitanía de Puerto de Buenaventura constata la transgresión a las obligaciones del capitán consagradas en el artículo 1501 del Código de Comercio, específicamente a la establecida en el numeral 2, por consiguiente procederá a confirmar la declaración de responsabilidad por este concepto y la multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente impuesta a los señores ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.473.362 de Buenaventura y LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.028.181.662 de la Bocana, capitanes de las motonaves "MARÍA IS" y "SIN NOMBRE" respectivamente.

No obstante, se hace necesario que la multa quede determinada, por consiguiente se procederá a ajustar el artículo tercero, realizando su concreción conforme al año en que fue proferido el fallo de primera instancia (2009), la cual corresponde a CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS PESOS (\$496.900).

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de esta decisión.

ARTÍCULO 2º.-Declarar responsable del siniestro marítimo de abordaje entre las naves "MARÍA IS" y "SIN NOMBRE" al señor ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.473. 362 de Buenaventura, capitán de la motonave "MARÍA IS", con fundamento en la parte considerativa de esta decisión.

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR el artículo segundo del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de esta decisión.

ARTÍCULO 4º.-MODIFICAR el artículo tercero del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Imponer a los señores ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.473.362 de Buenaventura y LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.028.181.662 de la Bocana, capitanes de las motonaves "MARÍA IS" y "SIN NOMBRE" respectivamente, a cada uno y a título de sanción una multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente, suma que asciende a CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS PESOS (\$496.900)".

ARTÍCULO 5º.-MODIFICAR el artículo cuarto del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, conforme a lo establecido en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Estimar el avalúo de los daños causados por el siniestro de abordaje entre las naves "MARÍA IS" y "SIN NOMBRE" en NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MIL PESOS (\$981.000)".

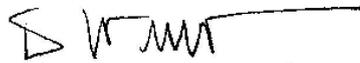
ARTÍCULO 6º.-CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2009, conforme a la parte considerativa de esta decisión.

ARTÍCULO 7º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor ÁNGEL PASTOR VIVEROS MOSQUERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.473. 362 de Buenaventura, capitán de la motonave "MARÍA IS", al señor LUIS ANTONIO VALENCIA CAICEDO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.028.181.662 de la Bocana, capitán de la motonave "SIN NOMBRE"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 8º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 9º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 30 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo