

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



215011100292

Bogotá, D.C., 23 JUN 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Recurso de Apelación
Número de expediente: 1812008001
Sujetos Procesales: Capitán motonave "BRISAS DEL MAR P.B"
Propietario y/ Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B"
Capitán embarcación "EL CHALO"
Propietario y/ Armador de la embarcación "EL CHALO"
Clase de Siniestro: Abordaje entre las motonaves "BRISAS DEL MAR P.B" y "EL CHALO" y en consecuencia el naufragio de la embarcación "EL CHALO".

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, apoderado del señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", contra la decisión del 30 de octubre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "BRISAS DEL MAR P.B" y "EL CHALO" y en consecuencia el naufragio de esta última, ocurrido el 22 de diciembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 27 de diciembre de 2007, suscrita por el señor LIBARDO DUARTE, en calidad de Capitán de la motonave "EL CHALO", la Capitanía de Puerto de Turbo tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre ésta y la nave "BRISAS DEL MAR P.B", y en consecuencia el naufragio de la embarcación "EL CHALO", ocurrido el día 22 de diciembre de 2007.
2. Por lo anterior, el día 8 de enero de 2008, el Capitán de Puerto de Turbo decretó la apertura de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el 30 de octubre de 2008, a través de cual declaró como responsable del siniestro marítimo de abordaje a los señores DIONICIO GONZÁLEZ y CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, Capitán y Propietario, respectivamente, de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B".

Así mismo, fijó el avalúo de los daños sufridos por la embarcación en un millón ciento cincuenta mil pesos m/cte (\$1.150.000) y por pérdida de gasolina, extintor, gastos de clínica de los pasajeros lesionados que se encontraban a bordo, el valor de un millón ochocientos veinticinco mil pesos m/cte (\$1.825.000).

Colorario de lo anterior, sancionó a los señores DIONICIO GONZÁLEZ y CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, Capitán y Propietario, respectivamente, de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" con multa de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En el mismo sentido, sancionó al señor DIONICIO GONZÁLEZ, Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", con suspensión de la licencia de navegación por el término de veinte (20) días.

Así mismo, sancionó al señor LIBARDO DUARTE, Capitán de la motonave "EL CHALO" con suspensión de la licencia de navegación, por el término de quince (15) días.

4. Mediante escrito del 23 de enero de 2009, el Abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, apoderado del señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", interpuso recurso de apelación contra la decisión de primera instancia, por lo que el Capitán de Puerto de Turbo, remitió el expediente a este Despacho a fin de que se resuelva el citado recurso.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a la protesta del 27 de diciembre de 2007, suscrita por el señor LIBARDO DUARTE, en calidad de Capitán de la embarcación "EL CHALO", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de Abordaje, son las siguientes:

"Siendo las 8.30 AM del día 22 de diciembre de 2007, cuando salía de Turbo, con destino a Riosucio Chocó, al mando de la embarcación El CHALO fui embestido por la M/N BRISAS DEL MAR P.B. conducida por el señor DIONISO GONZÁLEZ, quien conducía a alta velocidad.

Yo iba en la derecha, y testimonio puede ser la fotografía de dicho accidente. En el mismo pereció una menor de edad.

Yo conducía con una velocidad mínima requerida para salir del caño de WAFFE, pero por imprudencia de él que venía en vía contraria se montó sobre la panga que yo conducía, investigación surte efecto y son testigos todos los moradores de las últimas casas el barrio Gaitán." (folio 5), (cursivas del Despacho).

Por su parte, el Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" señor DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ, narró los hechos, así:

"(...) Procedimos al muelle del Waffe cuando íbamos a entrar al caño se nos atravesó la motonave "EL CHALO" que salía con destino a Riosucio, la Brisas quedó montada sobre la "EL CHALO" y esta se voltio y luego se hundió y procedimos a dar reversa y posteriormente a prestar auxilio a los pasajeros de la "EL CHALO", así mismo, me permito informar que la M/N "BRISAS DEL MAR P.B" no sufrió ningún daño, ni lesiones en sus pasajeros (...)"(folio 10), (cursivas del Despacho).

La motonave "BRISAS DEL MAR P.B" de bandera colombiana, se encuentra matriculada en la Capitanía de Puerto de Turbo, bajo el número CP-08-0715, dedicada al transporte de pasajeros, comandada por el señor DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ, de propiedad del señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA.

La motonave "EL CHALO" se encuentra registrada en la Inspección Fluvial de Turbo, bajo el número 23000194, dedicada al transporte de pasajeros, comandada por el señor LIBARDO DUARTE.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, apoderado del señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, en calidad de Propietario de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

- Considera que, el fallador de primera instancia basó su decisión en el dictamen pericial, la declaración del Capitán de la nave "EL CHALO" e inspección judicial, pero que no se tuvo en cuenta los testimonios de los pasajeros, en especial los que se encontraban a bordo de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" que narraron la totalidad de lo ocurrido y radican la responsabilidad del siniestro en cabeza del señor LIBARDO DUARTE, Capitán de la motonave "EL CHALO".

102

- En virtud de ello, indica que las circunstancias que le sirvieron de fundamento al fallador de primera instancia para decidir son erradas y fuera de contexto probatorio, que las circunstancias no se probaron dentro de la investigación y que no se probó la responsabilidad del Capitán de la motonave "EL CHALO".

Por lo anterior, solicitó se revoque el fallo de primera instancia, en consecuencia se exonere de responsabilidad al señor DIONICIO GONZÁLEZ y al señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, debido a que al primero no tuvo culpa en la ocurrencia del siniestro y para el segundo como Armador no existiría solidaridad.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito naval JAVIER A. MORENO CORTES, en informe del 28 de enero de 2008, presentó las siguientes conclusiones:

- Condiciones de navegabilidad de la nave: Casco: La embarcación "EL CHALO" presentó averías en la borda de proa lado de estribor y del casco en la amura de proa lado de estribor, con roturas de 130 cms x 40 cms. La motonave "BRISAS DEL MAR P.B" no presentó averías.
- Maquinaria principal: El motor de la embarcación "EL CHALO" se sumergió como consecuencia del siniestro marítimo; En tanto los motores de la nave "BRISAS DEL MAR P.B" no sufrieron ningún daño.
- Estado de los equipos: El equipo de comunicaciones de la embarcación "EL CHALO" no sufrió daños, porque el día del incidente no lo llevaban en servicio.
- Posibles causas del siniestro: La nave "BRISAS DEL MAR P.B" no ingresó al canal del Waffe con una velocidad apta para su control y manejo.
- La mínima o poca visibilidad que tenía a sus costados y de la proa al haber ingresado al canal del Waffe a velocidad no permitida en la seguridad marítima para ingresar a un canal.
- Invadió el carril, zona o área de salida tomando el lado de babor o izquierda al entrar, no ingresó por el lado de estribor.
- Los daños ocurridos al casco al sumergirse la embarcación "EL CHALO" son prueba de la velocidad y la fuerza con la que la impactó la nave "BRISAS DEL MAR P.B" y más aún cuando esta última se montó por la borda de estribor de la motonave fluvial. Lo que se traduce en que la nave marítima tiene la proa levantada.
- Daños sufridos a la motonave y avalúo de los mismos: Se incluyeron los gastos de reflotación de la nave, reparación del casco, bancadas, barandales, parabrisas, secado de los motores, pérdida del tacómetro usado, estimándose en un valor total de un millón ciento cincuenta mil pesos m/cte (\$1.150.000).

1961

Así mismo, se determinaron otros gastos, tales como pérdida de gasolina, extintor, reubicación de pasajeros, gastos de clínica de los lesionados, funerales de la niña fallecida, por un valor total de: dos millones trescientos cuarenta y cinco mil pesos m/cte (\$2.345.000).

- Al ingresar a velocidades intermedias con la proa levantada, el motorista que tenga sus controles ubicados en la popa no tiene visibilidad de alcance para ver un contacto o un objeto en trayectoria de proa y en este caso una panga que navegue de salida va con una velocidad reducida.
- Se observa entre las zonas del accidente o abordaje que tenía distancia suficiente para reducir la potencia a los motores y tener mayor visibilidad de proa y así evitar el siniestro marítimo.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo este el señor CONRADO BUILES PEÑA, en calidad de propietario de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" de bandera colombiana.

La anterior afirmación tiene su asidero en el poder otorgado por el citado señor, al abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, obrante a folio 78, por lo que el recurso se tendrá presentado en representación del Armador de la nave y no del Capitán como lo indicó el recurrente en su escrito obrante a folios 120, 121 y 122.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Sin embargo, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constate la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que den lugar las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver el argumento incoado por el abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, apoderado del señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", en el recurso de apelación, el que básicamente va dirigido a solicitar que se exonere de responsabilidad a su representado, debido a que traslada la responsabilidad del hecho en el Capitán de la motonave "EL CHALO", por ello, se analizará dicho aspecto en relación con los intervinientes en el siniestro marítimo.

123

Obran en el proceso las siguientes pruebas:

- Acta de protesta del 22 de diciembre de 2007, suscrita por el señor LIBARDO DUARTE, Capitán de la embarcación "EL CHALO", en la que relata los hechos ocurridos (folio 5).
- Copia de permiso especial de zarpe expedido por la Inspección Fluvial de Turbo, a la embarcación "EL CHALO" identificada con Patente No. 23000194, vigente desde el 17 al 31 de diciembre de 2007 (folio 10).
- Informe del 26 de diciembre de 2007, suscrito por el Área de Litorales y Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto de Turbo, relacionado con el siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" y la embarcación "EL CHALO" (folios 13, 14 y 15).
- Acta de protesta del 22 de diciembre de 2007, suscrita por el señor DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ, en calidad de Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" (folio 16).
- Autorización especial de tránsito No. 2945/07, expedida por la Capitanía de Puerto de Turbo a la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", válida del 11 al 21 de diciembre de 2007 (folio 20).
- Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible expedido por la Capitanía de Puerto de Turbo a la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", válida del 11 al 21 de diciembre de 2007 (folio 21).
- Zarpe No. CP8-3008-2, expedido por la Capitanía de Puerto de Turbo a la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", con destino a Tit-Trigana, válido del 22 de diciembre de 2007, al 2 de enero de 2008 (folio 23).
- Declaración rendida por el señor DIONICIO GONZÁLEZ, en calidad de Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", quien al ser preguntado por los hechos ocurridos, narró lo siguiente: *"Siendo las 8:00 AM doblando la entrada del muelle el Waffe entré buscando mi derecha, me tiré y él se me atravesó al atravesarme yo me le monté encima la panga brisas cayeron al agua los pasajeros de la chalo porque cuando rebajó la velocidad no podía dar marcha atrás de una por que no podía y me fui a la orilla y me le monte encima, mi velocidad era rebajada lento y cuando cayeron al mar los pasajeros nos dedicamos a recoger los que estaban en el mar, vuelvo y digo yo iba rebajado en velocidad porque si fuera con velocidad me le monto por encima"* (folios 28 y 29), (cursivas del Despacho).
- Declaración rendida por el señor LIBARDO DUARTE, en calidad de Capitán de la motonave "EL CHALO", quien relató los hechos de la siguiente manera: *"Siendo las 8:00 AM del día 22 de diciembre del año pasado cuando salía de turbo, con destino a rio sucio (Choco) yo estaba al mando de la embarcación "EL CHALO", cuando fui abordado por la M/N "BRISAS DEL MAR", la cual iba manejada por el señor DIONICIO GONZÁLEZ y este*

100

conducía a alta velocidad. Yo iba por mi derecha, y eso lo puede ver en las fotos del accidente, en el cual pereció una menor de edad. Yo conducía con la velocidad mínima requerida, mínima para salir del caño del waffe, pero por imprudencia del que venía en la vía contraria, se me montó sobre la panga que yo conducía" (folios 30 y 31), (cursivas del Despacho).

- Declaración rendida por el Patrullero de la Policía Nacional IZQUIERDO MÉNDEZ JOSÉ MIGUEL, en calidad de pasajero de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", quien narró los hechos así: *"Nosotros de titumate arrancamos normal con su velocidad normal durante todo el viaje todo fue bien, y llegando a reten de guardacostas verificaron y nuevamente arrancamos así el muelle, bueno cuando cogimos el caño de agua sucia la panga chalo venía saliendo por todo el centro del caño brisas del mar cogió por la derecha y la chalo no sabía para dónde coger y cogió por la derecha y el intendente que veía conmigo me está presionando hacía la derecha y sentimos un golpe pero creíamos que era un palo y luego echamos gritos. Y los mismos pasajeros de la brisas del mar empezamos a pasar gente de la chalo a la brisas porque la chalo se estaba hundiendo"*.

Sobre la velocidad a la que ingresaba la nave "EL CHALO", dijo: *"A la velocidad normal que ingresan todas, venía con la velocidad que salimos del retén de guardacostas y veníamos despacio, porque si fuera rápido nos pasamos más"* (folios 58 y 59), (cursivas del Despacho).

- Declaración rendida por el Subintendente de la Policía Nacional ECHAVARRÍA AMAYA EDWIN DE JESÚS, en calidad de pasajero de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", quien dijo sobre los hechos: *"Eso fue el día 22 de diciembre del año pasado siendo aproximadamente las 8:00 de la mañana luego de entrar al canal de el waffe la lancha en que nosotros nos transportábamos colisiona con otra panga"*.

Acerca del lado por el que transitaba la lancha "BRISAS DEL MAR P.B", dijo: *"Por el lado derecho, y la otra panga se le atravesó"*.

Sobre la velocidad con la que estaba ingresando la M/N "BRISAS DEL MAR P.B", manifestó: *"Cuando ingresamos al canal redujo la velocidad"* (folios 60 y 61), (cursivas del Despacho).

- Declaración rendida por el señor PEDRO NEL RODRÍGUEZ MORALES, en calidad de pasajero de la motonave "EL CHALO", sobre los hechos informó: *"La panga chalo, en la cual yo iba como pasajero se desplazaba por el caño el waffe para salir al golfo a muy baja velocidad y en sentido contrario yo observé que venía una panga tomando la curva para tomar el caño. Pero me inquietó la velocidad tan impresionante que traía, yo no conozco de esta situación, yo no entiendo que al tomar la curva para entrar al caño se debe mermar la velocidad y repito me causó impresión la velocidad con que venía la panga. Transcurrieron por hay 10 segundos que no creo, si acaso fueron 05 cuando siento el impacto que se produjo al venírse nos de frente la panga grande llamada "BRISAS DEL MAR" y a partir de ahí todo fue confusión debido a lo angustioso del momento, yo considero que la colisión se produjo por la alta velocidad de la panga brisas del mar y la imprudencia de su conductor (...)"*

Sobre el lado por el que venía la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", manifestó: *"Por el lado derecho"* (folios 62 y 63), (cursivas del Despacho).

Mig

- Declaración rendida por el señor GONZALO BEJARANO MENA, en calidad de Propietario y/o Armador de la embarcación "EL CHALO", quien sobre los hechos relató: *"El señor Libardo Duarte que era el capitán de la panga el chalo, dice que va saliendo por su lado derecho que le corresponde ir va con el mínimo de velocidad porque no se puede hacer oleaje en el caño cuando de repente siente que la motonave brisas del mar, y le impactó el golpe cuando a mí me avisaron y llegue la embarcación mía estaba boca abajo y había muchas personas socorriendo a los heridos, luego volteamos la embarcación mía y después de eso se trajo la embarcación al muelle se procedió a tomar la declaración al motorista y varios pasajeros que iban en la panga que iban para rio sucio. Después de eso me dedique a destapar mi máquina el motor tuvo que sacar todo el motor porque la embarcación quedó partida averiada, al día siguiente la llevé al muelle para que la remendaran los impactos. Me repararon el motor se le cubrió el pago de la funeraria a la niña que falleció hubo varios pasajeros que se le reconoció a los que se les había perdido y después de eso a los que quedaron aquí se les respondió con medicina, y los otros gastos de relación de la embarcación"* (folios 64 y 65), (cursivas del Despacho).
- Declaración rendida por el señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", quien sobre los hechos informó: *"Me contaron en el otro lado y fueron unos agentes de policía que la chalo se le había metido a brisas, y la brisas se orilló"* (folios 66 y 67), (cursivas del Despacho).
- Declaración rendida por la señora SOLEIDY MOSQUERA MORENO, en calidad de pasajera de la motonave "EL CHALO", quien al ser preguntado por los hechos dijo: *"Íbamos saliendo del waffe y la panga que yo iba estaba con una velocidad rebaja. Yo iba con mi hija y como estaba haciendo mucho frío y saque un saquito para ponérselo a mi niña y cuando levanté la panga estaba encima y yo agarraba a mi niña pero se me soltó y la niña cayó y yo fui golpeada y caí al agua y perdí el conocimiento y cuando reaccioné pregunté por mi hija y me dijeron que había sido llevada a la clínica central y cuando llegó mi hermana como a las 2:30 PM que la niña había muerto. Y el 23 de diciembre me entregaron la niña."*

Sobre el lado por el que la nave iba saliendo del muelle informó: *"Por la derecha porque la lancha me pegó del lado izquierdo"*.

Acerca de la velocidad de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", dijo: *"Venía muy rápido a toda velocidad porque el capitán de la panga donde yo iba le gritó y no le escuchó"* (folios 71 y 72), (cursivas del Despacho).

- Declaración rendida por el señor QUINTO QUINTO RAMÓN, en calidad de testigo, quien sobre los hechos dijo lo siguiente: *"Eso fue como a las 9:00 de la mañana venía bien rebajado y se presentó y venía la otra al lado derecho yo no presencié bien pues estaba pintando un bote y me dijeron del accidente cuando se estrellaron se le apagaron los motores a la panga amarilla la brisas del mar al darle reversa se le apagaron los motores y esa fue a tener al lugar donde trabajo y la otra quedó debajo de la panga grande y estos muchas entran despacio"*.

Acerca del lado por el que venía la nave "BRISAS DEL MAR P.B", dijo: *"La brisas del mar venía por su derecha"*.

Sobre el lado por el que venía la otra lancha, informó: *"Venía por su derecha"*.

Finalmente agregó: *"La panga que venía por la derecha la brisas esa panga cuando vio que la otra venía contra ella rebajó los motores se le apagaron, y la otra venía chocó contra la otra y lentamente se fue volteando"* (folios 89 y 90), (cursivas del Despacho).

- Declaración rendida por la señora ROSMIRA COSSIO HIDALGO, en calidad de testigo, quien relató los hechos así: *"Yo estaba en la orilla donde ocurrió el accidente vivo ahí mismo, en las horas de la mañana y vimos como sucedió el caso, la panga que venía de titumate venía por su vía, y la que salía trató de hacerle el ziczac y salirse de su ruta y ahí fue el accidente, o sea la panga se le montó por el costado y no por el centro y se fue hundiendo lentamente la que salía. Y había personas en el agua y eso fue breve y no demoró. La que venía, venía a velocidad baja, soy testigo que vi (...)"*.

En relación con el lado en que la lancha entraba al muelle dijo: *"Entraba por el lado derecho yo vivo en ese lado derecho"*.

Acerca del lado por el que salía la otra lancha, comentó: *"Iba por la mitad casi toda a la derecha y cuando vio la otra trató salirse y quedó de lado"*.

Sobre la velocidad con que entraba la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", dijo: *"Venía a velocidad normal la panga que salía trató de salirse a la que entraba y no puedo ya estaba la panga de costado y no fue de frente"*.

Por su parte la nave "EL CHALO": *"No llevaba velocidad, era la velocidad normal y la que iba trató de salirse y no pudo esquivarla y le dio de lado"* (folios 91 y 92), (cursivas del Despacho).

De las anteriores declaraciones se concluye que el día 22 de diciembre del año 2007, cuando la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" de bandera colombiana, ingresaba por el costado derecho del caño el waffe del puerto de Turbo colisionó con la embarcación "EL CHALO" y posteriormente ésta última naufragó, acaeciendo de esta manera dos siniestros marítimos dentro del presente asunto, hecho que será aclarado en la parte resolutive del presente de este proveído.

Ahora bien, sobre las características técnicas de las naves, se tiene que, la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", se encuentra matriculada en la Capitanía Puerto de Turbo, tiene 11 metros de eslora, 2.23 metros de manga, dos motores Suzuki con una potencia total de 400,00 HP, dedicada al transporte de pasajeros entre los puertos del Golfo de Urabá, en tanto la embarcación "EL CHALO" se encuentra registrada en la Inspección Fluvial de Turbo, dedicada al transporte de pasajeros, tiene un motor del que no se logró determinar dentro del proceso la potencia, ni las características de la nave.

Para la fecha de los hechos la nave "BRISAS DEL MAR P.B" contaba con zarpe expedido por la Capitanía de Puerto de Turbo y la embarcación "EL CHALO" tenía zarpe expedido por la Inspección Fluvial de Turbo, el accidente ocurrió en el muelle el Waffe autorizado para la llegada de las dos clases de motonaves en este puerto.

162

Sin embargo, las pruebas obrantes en el proceso denotan que la embarcación "EL CHALO" sufrió averías en el casco, en la borda¹ de proa² lado de estribor y del casco en la amura³ de proa lado de estribor, es decir que de acuerdo a las zona del impacto se puede concluir que la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" golpeó a la nave "EL CHALO" por la parte delantera del costado derecho.

En los términos anteriores y en virtud del principio de la sana crítica⁴ el Despacho concluye que la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" entró al canal el Waffe por el costado izquierdo, y la embarcación "EL CHALO" por el centro, es de anotar que la primera nave tiene una proa levantada, lo que no le permitió ver a la distancia a la embarcación fluvial, en el momento que la logró observar, cambió el rumbo hacia la derecha, lo mismo hizo la nave "EL CHALO" conforme lo establece el Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG), no obstante, no se logró prevenir el abordaje, pues la impactó en la amura de estribor.

Es de anotar que, la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" tiene dos motores con una potencia total de 400 HP, y la embarcación "EL CHALO" a pesar que en el expediente no obra constancia de este factor, se comprobó que cuenta con un motor fuera de borda, lo que permite colegir que la nave "BRISAS DEL MAR P.B" se desplazaba con mayor velocidad que la embarcación fluvial, por ello el impacto se produjo en estas circunstancias.

Por su parte las Reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (COLREG) aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981, establecen:

Regla 5. RESPONSABILIDAD:

"Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje", (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

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 (...)", (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

Regla 7. RIESGO DE ABORDAJE:

" a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados para la circunstancia y condiciones del momento, para determinar si

¹ Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter>. Borda: Canto superior del costado de un buque. Parte comprendida entre la cubierta y la regala. (por encima de la obra muerta).

² Proa: Es la parte delantera del buque. Se denomina también proa al tercio anterior del buque.

³ Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter>. Amura Planchas curvas de la parte de proa en los costados del buque, donde comienza el afinamiento del casco hacia proa

⁴ Artículo 42 del Decreto Ley 2324 de 1984.

10

existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe (...), (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

REGLA 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE:

" (...)

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente el rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquea.

e) Si es necesario, con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión, (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

REGLA 9. CANALES ANGOSTOS:

a) Los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.

b) Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.

(...)

d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.

(...)

d) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la regla 34 e).

MCS

(...), (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

Ahora bien, conforme a lo expuesto anteriormente y en relación con la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "BRISAS DEL MAR P.B" y "EL CHALO" y el posterior naufragio de la ésta última, esta instancia concluye que recae en el Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", señor DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ.

Sin embargo, se realizará la modificación parcial del artículo primero de la decisión de primera instancia, toda vez que, apreciadas las pruebas obrantes en el proceso, no se evidencia responsabilidad alguna en la ocurrencia de los hechos investigados por parte del Propietario y/o Armador de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, toda vez que el guardián de la actividad peligrosa es el Capitán de la nave y la responsabilidad solidaria que predica el Código de Comercio⁵ para que pueda tener asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

Al respecto, la doctrina ha indicado lo siguiente:

"(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)".⁶

Por ello, en lo que a esto concierne, la solidaridad del Propietario y/o Armador señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, se predicará en relación al pago de la multa y no a la responsabilidad (acción u omisión) que originó la infracción, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido.

De otra parte, en consideración a la responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje, se debe precisar que cabe la aplicación de la misma regla legal, jurisprudencial y doctrinal utilizada para la declaración de responsabilidad en la investigación administrativa sancionatoria, haciendo la diferenciación en la naturaleza de las normas a emplear y en el tipo de sanción a imponer.

En este sentido, la investigación por siniestros marítimos se registrará de forma especial por los postulados establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, a falta de norma sustancial y adjetiva se administraran las normas del Código Civil y de Procedimiento Civil respectivamente, sin perjuicio del criterio auxiliar de interpretación implícito en la jurisprudencia nacional (responsabilidad civil extracontractual).

⁵ Código de Comercio, Artículo 1478, numeral 2.
Código de Comercio, Artículo 1479.

⁶ Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte.

me

Así pues, no es procedente endilgar culpabilidad solidaria (acción u omisión) del siniestro marítimo de abordaje a quien no intervino en su acaecimiento, por cuanto la naturaleza de dicha sanción hace imposible que éste repercuta en contra de quien cometió el infortunio.

Dicha conjetura se fundamenta en el régimen de responsabilidad objetiva, la cual encauza en el agente que ocasionó el hecho dañino la carga de romper el nexo causal (hecho y daño).

Muestra de ello se vislumbra en la sentencia del 25 de mayo de 2011, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, que dice:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero).

Ahora, otra cosa es la solidaridad legal por el pago de los perjuicios (valoración económica) derivados del siniestro, la cual recae sobre quien ejerció las atribuciones de vigilancia y elección del agente culpable, es decir el Propietario y/o Armador señor CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, (Arts. 1477, 1478 C.Co.)

Por estas razones, y en virtud de que el siniestro marítimo de abordaje se originó con ocasión de las acciones desplegadas por el Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", no se podrá extender la misma al armador de la nave, por cuanto éste último no se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa causante del siniestro.

Así pues, como se indicó anteriormente este Despacho procederá a modificar la parte resolutive del fallo de primera instancia en lo que concierne a la responsabilidad solidaria del siniestro marítimo de abordaje desplegada al armador, con fundamento en las consideraciones descritas.

Ahora bien, sobre el avalúo de los daños de que trata el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 y declarado por el *a quo* en el artículo segundo de su decisión, se modificará parcialmente el mismo, en el sentido de que se fijará únicamente el valor de los daños sufridos por la motonave "EL CHALO" como consecuencia del siniestro marítimo.

En lo relacionado con los gastos de las lesiones a los pasajeros, este Despacho se abstendrá de realizar la valoración, toda vez que, no se vinculó formalmente al proceso a los terceros interesados, de tal manera que no se recibió en debida forma las reclamaciones de estos.

102

Así mismo, se revocará los artículos tercero, cuarto y quinto de la decisión de primera instancia, toda vez que, no se indicó que las citadas sanciones surgieran como consecuencia de la vulneración a la normatividad marítima colombiana, tal como lo establece la parte final del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el que a la letra indica:

"(...) Así mismo, se impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas".

Es así como se evidencia, que la decisión de primera instancia impuso sanciones a los capitanes de las motonaves "BRISAS DEL MAR P.B" y "EL CHALO", sin realizarse el juicio correspondiente a la responsabilidad en la violación a las normas de Marina Mercante colombiana.

Finalmente, se observa la vulneración a la normatividad marítima por parte de los capitanes de las dos naves intervinientes en el presente asunto, sin embargo, teniendo en cuenta que han transcurrido más de 3 años de la ocurrencia del hecho y habiendo caducado la facultad sancionatoria conforme lo establece el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de imponer las sanción a que habría lugar.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR parcialmente la decisión del 30 de octubre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme la parte motiva del presente proveído, la cual quedará así:

"DECLARAR responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de las motonaves "BRISAS DEL MAR P.B" y "EL CHALO", y en consecuencia el posterior naufragio de la embarcación "EL CHALO", acaecido el día 22 de diciembre de 2007, al señor DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ, identificado con la cédula de ciudadanía 4.811.607 expedida en Unguía - Chocó en calidad de Capitán de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B" de bandera colombiana, con fundamento en la parte motiva de al presente decisión."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR parcialmente el artículo 2 de la decisión del 30 de octubre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"DETERMINAR el valor de los daños causados a la motonave "EL CHALO" en un millón ciento cincuenta mil pesos m/cte. (\$1.150.000)", de conformidad con lo expuesto el parte motiva de esta decisión."

ARTÍCULO 3°.- REVOCAR los artículos 3, 4 y 5 la decisión del 30 de octubre de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores DIONICIO GONZÁLEZ MELÉNDEZ, CONRADO DE JESÚS BUILES PEÑA, Capitán, y Propietario, respectivamente, de la motonave "BRISAS DEL MAR P.B", al apoderado del propietario de la citada nave, abogado JOSÉ LUIS ECHAVARRÍA VÉLEZ, a los señores LIBARDO DUARTE, Capitán de la embarcación "EL CHALO", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, 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. 23 JUN 2015


Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)