

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2010

### REFERENCIA

Clase de investigación:	Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto:	Recurso de apelación
Número de expediente:	002/2008
Sujetos Procesales:	Capitán del B/T KALUGA Armador de la nave B/T KALUGA Capitán de la motonave GOLFO DE MORROSQUILLO I Agencia Marítima ISACOL S.A. Piloto Práctico FAISAL AWAD MAESTRE SERVIPORT S.A.
Clase de Siniestro:	Abordaje
Recurrente:	Abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial del Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y de SERVIPORT S.A.

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial del señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y de la Agencia Marítima SERVIPORT S.A., en contra de la Resolución N° 002 CP09-ASJUR del 20 de enero de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 28 de enero de 2008, suscrita por el señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento de las novedades presentadas en el terminal marítimo de dicha jurisdicción, el día 27 de enero de la misma anualidad, relacionadas con el presunto siniestro marítimo de abordaje, entre la precitada nave y el B/T KALUGA.
2. El 29 de enero de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de Resolución N° 002 CP09-ASJUR del 20 de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Coveñas se abstuvo de declarar responsabilidad en contra del señor VICTOR NEDZVETSKIY, Capitán del B/T KALUGA, por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 27 de enero de 2008.

Así mismo, declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor VICTOR NEDZVETSKIY, Capitán del B/T KALUGA, ni del señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I.

4. Mediante escrito recibido el 19 de febrero de 2010, el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial del señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y de la Agencia Marítima SERVIPORT S.A., presentó recurso de reposición en subsidio de apelación, en contra de la Resolución N° 002 CP09-ASJUR del 20 de enero de 2010.
5. A través de auto del 31 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Coveñas confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en apelación 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el abordaje entre el B/T KALUGA y la nave GOLFO DEL MORROSQUILLO I, fueron las siguientes:

- El día 27 de enero de 2007, la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I se encontraba en el terminal marítimo de Coveñas, realizando la maniobra de entrega de personal (piloto práctico, inspectores, loading master, conectores) e implementos como bolsos, computadores, entre otros, al buque tanque KALUGA
- Estando a bordo el personal antes mencionado, procedió a iniciar el cargue de los elementos, los cuales se hacen llegar por medio de una maya y cuerda, izados por el personal del buque tanque.
- Para dicha maniobra, la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I se encontraba abarloada al buque tanque KALUGA por el costado de estribor.
- Finalizando la maniobra, el B/T KALUGA dio marcha adelante sin previo aviso, lo cual originó que la proa de la nave GOLFO DEL MORROSQUILLO fuera succionada hacia la parte baja de la popa del buque, ocasionándole un fuerte golpe en el costado de estribor.

- Lo anterior, dejó como resultado daños en la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, tales como fracturas en el tubo soporte del techo que sustenta el puente, torcedura y grietas del alerón de ese costado, entre otras.

#### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo RAUL ALBERTO RAMÍREZ RIVEROS, Perito Naval en Navegación y Cubierta, Buceo y Salvamento, Licencia N° 73110525 Categoría A, en su primer informe pericial, concluyó que las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro, fueron las siguientes:

- Al avanzar el buque KALUGA no dejó a la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I en el mismo lugar, pues aunque pudo pasar libre, contribuyó a la ocurrencia del siniestro por la viada y la inercia de alcance.
- Caer al costado de babor, generó que el buque tanque vire su popa, montando la aleta de estribor sobre el costado de estribor de la superestructura de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, ocasionando un contacto fuerte entre las embarcaciones y por ende las averías.
- No se calculó el riesgo de iniciar maniobras en el buque tanque KALUGA sin el Piloto en el puente de gobierno, igualmente, no se consideró que la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I se encontraba pegada a su costado.
- El poner en movimiento el buque tanque KALUGA hasta conseguir una velocidad de 1 a 1.5 nudos y virar a babor, con la M/N GOLFO DE MORROSQUILLO I en su costado, fueron las causantes del siniestro marítimo de colisión.

De igual manera, con ocasión de las nuevas pruebas aportadas al proceso, el señor Perito Marítimo RAUL ALBERTO RAMÍREZ RIVEROS, presentó un segundo informe pericial, donde indicó:

- El buque tanque KALUGA procedió cayendo al costado de babor con un ángulo de timón fuerte, debido a que desde el ingreso del Piloto Estévez a la cubierta principal por el portalón (socaire para el embarque de personal por el costado de estribor - 140°), hasta la llegada de este al puente de gobierno, el buque había caído 50° a babor, desde la posición 1 hasta la posición 2 en el esquema de arriba (buscando el socaire para el embarque de equipos por el costado de babor 285°).

Mediante informe recibido el 15 de enero de 2009, el Perito Marítimo RAUL ALBERTO RAMÍREZ RIVEROS, presentó las aclaraciones y complementaciones presentadas al concepto pericial anterior.

#### FUNDAMENTOS DEL RECURRENTE

Del recurso de apelación presentado por el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, en representación del Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y de la empresa SERVIPOINT S.A., se pueden extraer los siguientes argumentos:

1. Inicia diciendo que la decisión de primera instancia es contraevidente con los hechos y las pruebas allegadas al expediente, pues de acuerdo con las declaraciones del Piloto Práctico y del Capitán de la nave GOLFO DEL MORROSQUILLO, se evidencia que el Capitán de la B/T KALUGA dio marcha mínima avante con el timón a babor, causándole daños a la referida lancha.

Lo cual también fue corroborado por el primer dictamen pericial, donde se estableció lo anterior como la causa raíz del siniestro.

2. Respecto del reporte del accidente, indica el recurrente que el señor LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, no incurrió en ninguna falta, pues su deber era presentar el acta de protesta dentro del día hábil siguiente a los hechos, como en efecto lo hizo.
3. Manifestó que el proceder de la Capitanía fue errado, pues centró su estudio en la conducta del Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, cuando debió estudiar la actuación irresponsable del Capitán del B/T KALUGA, lo que está comprobado con las declaraciones de los Pilotos Prácticos a bordo.

Además, asegura que el Capitán del tanquero no fue escuchado por causas imputables al Despacho, pues desde que se presentó la protesta hasta que dicho buque zarpó, la Capitanía contó con aproximadamente 7 horas para citarlo o por lo menos informarle de la apertura de la investigación.

4. Finalmente, indicó que para el caso bajo estudio no tiene aplicación la teoría de la concurrencia de actividades peligrosas, pues se trataba de naves que no tenían la el mismo tamaño y tonelaje, es decir, si la motonave GOLFO DE MORROSQUILLO I se impactara contra el B/T KALUGA no tendría la capacidad de causarle daños significativos.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos presentados por el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, en representación del Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y de la empresa SERVIPORT S.A., el Despacho se pronunciará de la siguiente manera:

Encuentra el Despacho que algunos de los argumentos del recurrente, se refieren a que por causas imputables a la Capitanía de Puerto, no se pudo escuchar en declaración jurada al Capitán del B/T KALUGA y que debido a ello, la investigación se centró en las conductas desplegadas por el Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I.

Frente a ello, se debe recordar que la investigación y fallo de siniestros marítimos, es adelantada por la respectiva Capitanía de Puerto, conforme a lo señalado en el Capítulo III del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual prevé lo siguiente:

*"Artículo 35.- Iniciación de la Investigación (...) la investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda (...)"*

De ello se infiere que la Capitanía de Puerto tiene el deber de iniciar la investigación, dentro del día siguiente a la fecha en que se tuvo conocimiento del siniestro, a la fecha en que arribó la nave o hasta un día después a la presentación de la protesta.

Para el caso, se tiene que los hechos bajo examen tuvieron lugar en desarrollo de la maniobra de transbordo de un personal y elementos entre la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y el B/T KALUGA, el cual se llevo a cabo el día 27 de enero aproximadamente a las 22:30 horas, así mismo, que el acta de protesta fue presentada por el señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, el día 28 de enero de 2008 a las 15:28 horas., además que con fecha 29 de enero de la misma anualidad, se profirió auto de apertura de investigación.

De lo anterior se extrae que, si el acta de protesta fue presentada el día 28 de enero de 2008 y siendo el único medio con que contaba la Capitanía de Puerto de Coveñas para conocer los hechos bajo examen, tenía hasta el día 29 del mismo mes y año para iniciar la investigación, como en efecto se hizo.

Ahora bien, el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, referido a los requisitos del auto inicial, establece en su numeral segundo, lo siguiente:

*"Artículo 36.- Auto inicial. Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá:*

*(...)*

*2.- Señalará fecha y hora para la primera audiencia pública, la cual deberá celebrarse dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha del auto"*

Revisado el expediente, se tiene que la primera audiencia se llevo a cabo el día primero (1°) de febrero de 2008, es decir, dentro del término previsto en la norma para la celebración de dicha diligencia.

Con ello queda demostrado que la Capitanía de Puerto de Coveñas inició y llevo a cabo la investigación dentro de los términos previstos en las normas anteriormente citadas, quedando sin piso el argumento del recurrente.

Máxime, cuando yerra en su afirmación de que nunca pudo vincularse ni escucharse al Capitán del Buque Tanque KALUGA, pues con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 28 de febrero de 2008, se le reconoció personería jurídica al señor CARLOS IVAN ALVAREZ CLOPATOFKY, en calidad de apoderado judicial del Capitán, Armador y Tripulación del citado B/T. (fol. 106)

En la misma fecha, aportó el reporte de los hechos realizado tanto por el Capitán y el Primer Oficial de la nave KALUGA (fol. 119-120), de los cuales se solicitó traducción al español mediante oficio N° 19200800487 MD - DIMAR - CP09 - Jurídica del 16 de abril de 2008, siendo aportados el 28 de abril de la misma anualidad (fol. 147-150).

Los anteriores informes fueron puestos a disposición del señor RAUL ALBERTO RAMÍREZ RIVEROS, perito marítimo designado dentro de la investigación, a fin de que fuera adicionado el primer informe pericial (fol. 162).

Se debe aclarar que mediante sendas comunicaciones (fol. 173-175) se corrió el traslado del nuevo informe pericial, lo que deja claro que dicha prueba estuvo sujeta al requisito de la contradicción.

Seguidamente, el recurrente afirmó que el fallo de primera instancia no guarda relación con las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, pues según su dicho, es claro que el hecho de que la nave KALUGA estuviera en movimiento en el desarrollo de la operación de transbordo de personal y elementos, fue la causa efectiva del siniestro.

Al respecto, es menester recordar que la prueba en la que se basó principalmente el recurrente para fundar su argumento, es el primer informe pericial rendido por el perito marítimo RAUL ALBERTO RAMÍREZ RIVEROS, quien de acuerdo a lo recaudado, sólo inspeccionó personalmente a la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, pues el B/T KALUGA ya no se encontraba en puerto.

Se concluye entonces, que las conclusiones a las que llegó el perito no fueron el resultado de las experticias llevadas a cabo en el buque que presuntamente dio lugar al siniestro, sino a las declaraciones recibidas con ocasión de la primera audiencia.

En cuanto a dichas declaraciones (fol. 8-12), se debe recordar que intervinieron las siguientes personas: Doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, apoderada de la Agencia Marítima ISACOL S.A., señor PEDRO MOGOLLON LONDOÑO, Representante Legal de ISACOL S.A., señor FAISAL AWAD MAESTRE, Piloto Práctico, representado por el abogado CARLOS ARIZA OYUELA y el señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I.

Sobre los hechos fue interrogado el señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, quien reiteró lo dicho en el acta de protesta (fol. 2) referente a que el siniestro ocurrió como resultado de que el B/T KALUGA dio marcha adelante cuando se encontraba abarloado a ella, causando el impacto y los daños con que quedó su nave.

En cuanto a lo indicado por el señor FAISAL AWAD MAESTRE, Piloto Práctico a bordo de la nave KALUGA, se tiene lo siguiente:

*"(...) El día 27 de enero del 2008, aborde el tanquero KALUGA a las 22:24 horas, seguidamente me dirigí al puente, aproximadamente emplee 10 a 12 minutos para llegar allá, cuando entre al puente salude al Capitán, me identifique y me di cuenta que tenía la máquina mínima avante y con el timón a babor, inmediatamente escuche un llamado de la motonave GOLFO DEL MORROSQUILLO en donde me decían que parara máquinas, inmediatamente procedí a pararlas, pasados unos 5 o 6 minutos observe que la Morrosquillo ya estaba bastante alejada del tanquero y procedí a dar marcha mínima avante y con el timón a babor (...)" (fol. 10 reverso) negrillas y subrayado fuera de texto.*

De lo anteriormente transcrito, se desprende que al momento en que llegó el piloto práctico al puente de la nave KALUGA, ésta tenía sus máquinas mínimo avante y que la motonave GOLFO DE MORROSQUILLO I solicitó que se pararan, sin que se mencione incidente alguno, máxime, cuando el Capitán de la nave presuntamente impactada nunca informó sobre el supuesto abordaje.

Es propicio recordar que en continuación de la primera audiencia, llevaba a cabo el 28 de febrero de 2008, se preguntó al señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ sobre la forma en que procedió luego del presunto siniestro, así:

*“PREGUNTADO.- Una vez usted se abre del buque tanque, usted manifestó al piloto que había una colisión sí o no. CONTESTADO.- No informe al piloto lo sucedido, informe inmediatamente al armador de la empresa SERVIPOINT S.A., señor Jorge Martínez, para que él tomara las medidas del caso. PREGUNTADO. Recogió usted una vez finalizada la maniobra del buque tanque para su desembarco de dicho buque tanque al piloto y/o a su piloto en entrenamiento. CONTESTADO.- Recogí al capitán ESTEVEZ. PREGUNTADO.- le comentó usted al Capitán ESTEVEZ sobre el supuesto accidente. CONTESTADO.- no informe. PREGUNTADO.- informó usted al Capitán del buque tanque y/o algún miembro de su tripulación sobre la ocurrencia del supuesto incidente mientras la mencionada nave se encontraba en puerto. CONTESTADO.- no tengo ninguna comunicación con el Capitán o la tripulación del buque tanque”. (fol. 107 reverso)*

En la misma audiencia, se recibió la declaración jurada del señor SERGIO ARMANDO MUÑOZ PEDRAZA, que para el día de los hechos fué asignado como perito en contaminación para la maniobra que se realizaría a bordo del buque KALUGA y quien fue transbordado desde la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, así:

*“(…) PREGUNTADO.- Sírvase hacer un relato de los hechos motivo de la presente investigación en lo que le conste o supiere al respecto. CONTESTADO.- Al recibir la citación para la presente audiencia imagine que había podido ocurrir alguna novedad durante la operación de la nave KALUGA, al asistir a la presente audiencia me estoy enterando del tema que ocupa al despacho, durante las maniobras de embarque y desembarque no observe que se hubiera presentado novedad alguna, ni me entere de ello durante la permanencia a bordo en cumplimiento de mis funciones como perito en contaminación (…)”. (fol. 108)*

Por su parte el Piloto Practico en entrenamiento VICTOR MANUEL ESTEVEZ MANTILLA, señaló lo siguiente:

*“(…) El piloto titular, el Capitán AWAD entiendo que por pedido de la lancha ordenó parar la máquina llevaba 0.9 nudos y ordenó parar la máquina al Capitán, unos minutos después se inició la maniobra de aproximación a la monoboya después de que loading master dio el visto bueno con respecto a su inspección, la maniobra de amarre se inició a las 00.12 del día 28 y finalizó a las 00:42 horas del día 28, hasta ese momento no tenía conocimiento de que hubiera ocurrido alguna novedad durante la maniobra, a las 01:42 me desembarque para volver al zarpe, eso es lo que yo conozco (…) PREGUNTADO.- Que embarcación lo llevó a usted a tierra una vez desembarcó de la motonave KALUGA. CONTESTADO.- A mi me desembarcó la misma Morrosquillo y yo durante el viaje no note nada anormal en la lancha”. (fol. 108 reverso - 109)*

De las declaraciones antes transcritas, se desprende que de las personas que rindieron declaración en el presente asunto, la única que se dio cuenta del presunto siniestro fue el Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I, pues aunque el señor ESTEVEZ MANTILLA, fue desembarcado del B/T KALUGA a la motonave GOLFO DE MORROSQUILLO I y posteriormente llevado a puerto por ella, no evidencio novedad o daños en la nave, aun cuando, de acuerdo con el informe

pericial y a las fotos anexadas, los daños eran evidentes, pues muchos de ellos estaban en el casco y elementos de la estructura sobre cubierta.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Despacho se apartará de las conclusiones a que llegó el perito marítimo designado dentro del proceso, por encontrar que se encuentran soportadas en mayor grado por la declaración del Capitán de la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I y no por evidencias físicas propiamente dichas, pues como se dijo, no tuvo la oportunidad de inspeccionar el buque tanque KALUGA.

En este punto se debe recordar, que doctrinariamente se distinguen tres presupuestos que dan lugar a configurar la responsabilidad, así:

- *El hecho generador del daño.*
- *El daño o perjuicio*
- *El nexo causal*

El primer elemento, debe entenderse como aquel realizado por una persona, animal o cosa, el cual puede ser ocasionado voluntariamente encaminado a generar el daño, o aquel que produce un efecto no querido que nace de un error de conducta, por negligencia o imprudencia.

Se entiende entonces que, no es necesario que el hecho sea producto de una conducta culpable o dolosa; tan solo se requiere que exista y que sea imputable físicamente a una persona, a una cosa animada o inanimada.

El segundo presupuesto, el daño, es toda lesión en el patrimonio, en el honor, en los sentimientos, en las prerrogativas de orden efectivo o intelectual.

Por su parte, el nexo causal hace referencia a la relación o vínculo que debe existir entre el hecho generador de responsabilidad y el daño ocasionado, el cual no solo debe existir, sino que también debe ser probado para configurarse como factor de responsabilidad.

Teniendo en cuenta las pruebas recaudadas en la Capitanía de Puerto de Coveñas (documentales, testimoniales y periciales), el daño se encuentra plenamente probado, pues en efecto la nave GOLFO DE MORROSQUILLO I presenta una serie de averías de tipo estructural y operacional.

Sin embargo, con dichas pruebas sólo se logró determinar en grado de certeza la existencia de los daños, pero no existe prueba eficiente del nexo causal entre ellos y las acciones desplegadas por la nave KALUGA, es decir, no brindan certeza respecto de la causa efectiva e imputabilidad de dichas averías, requisitos *sine qua non* para endilgar responsabilidad.

Por lo anterior y en virtud de la falta de aptitud de las pruebas para conducir al esclarecimiento de la causa generadora del daño y del nexo causal, este Despacho confirmará el artículo primero de la decisión de primera instancia, sin detrimento para que las partes inicien y lleven a término las acciones que consideren pertinentes ante la jurisdicción ordinaria.

En cuanto al último argumento, referido a que en el caso bajo estudio no es aplicable la teoría de la concurrencia de actividades peligrosas, pues las naves no tenían el mismo tamaño y tonelaje, el Despacho debe manifestar lo siguiente:

Le asiste razón al recurrente, pues en efecto para aplicar la teoría de la concurrencia de responsabilidad por la concurrencia de actividades peligrosas, no basta con que se demuestre que ambas naves se encontraban realizando la actividad peligrosa de la navegación, sino que también han de considerarse factores tales como el equilibrio en los medios empleados y el riesgo o peligro que pudieren causar las naves, entre otros.

En el caso bajo estudio, es claro que había concurrencia de actividades peligrosas, pues ambas se encontraban navegando, sin embargo, ello no sugiere que debe haber una concurrencia de responsabilidades, pues deberá establecerse la cadena de causas que dieron lugar al siniestro y cuál de ellas tuvo mayor incidencia en la producción del daño.

Tal como lo señaló el Honorable Consejo de Estado en decisión del 23 de junio de 2010, del que se extrae el siguiente aparte:

*"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 renite al riesgo o peligro<sup>1</sup>.*

Como se dijo en líneas anteriores, luego de la evaluación de las pruebas legales y oportunamente allegadas al expediente, no se logró establecer en grado de certeza, cual fue el hecho generador del daño, ni el nexo causal, en consecuencia tampoco es posible determinar cuál de las dos naves tuvo mayor incidencia en la producción del hecho dañino.

En consecuencia, este Despacho concluye que en efecto no es posible evaluar el presente caso a la luz de la teoría de la concurrencia de responsabilidad por la concurrencia de actividades peligrosas, sin que ello, sea motivo suficiente para modificar la decisión de primera instancia, pues como se explicó en el acápite anterior, este Despacho no encontró demostrados todos los elementos constitutivos de la responsabilidad y por ello no es procedente declarar responsable al Capitán de la nave KALUGA.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la Resolución N° 002 CP09-ASJUR del 20 de enero de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al abogado RODRIGO MARTÍNEZ TORRES, identificado con la C.C. 9.062.826 y T.P. N° 13.422, apoderado del señor ROGELIO LICONA MARTÍNEZ, identificado con la C.C. N° 9091285, Capitán de la nave GOLFO DEL MORROSQUILLO y de la empresa SERVIPORT S.A., al doctor CARLOS IVAN ÁLVAREZ

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, Radicado 05001-23-32-000-1995-00809-01 (19007), C.P. ENRIQUE GIL BOTERO.

CLOPATOFSKY, identificado con la C.C. N° 72.188.017 y T.P. N° 104.494, apoderado del Capitán, Tripulación y Armador del B/T KALUGA, al doctor CARLOS ARIZA OYUELA, identificado con la C.C. N° 19.247.343 y T.P. N° 71.001, apoderado del señor FAISAL AWAD MAESTRE, piloto práctico para el día de los hechos y a la doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, identificada con la C.C. N° 39.681.857 y T.P. N° 57.355, apoderada de la agencia marítima ISACOL S.A., 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 Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 25 SEP 2013

  
Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)