

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 11012014005 CP1
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver, en vía de consulta, la decisión de primera instancia emitida el día 30 de noviembre de 2015, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" de bandera colombiana, de matrícula Provisional No. CP-01-2779-B, por los hechos ocurridos el día 27 de julio de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 27 de julio de 2014 por el Sr. Teniente de Corbeta NIÑO BARRERA CAYETANO ERNESTO, actuando en calidad de Oficial Operativo de la Estación de Guardacostas, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Naufragio, de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", de bandera colombiana y registrada con el número de matrícula provisional No. CP-01-2779-B.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 11 de agosto de 2014, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 30 de noviembre de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
 - "(...) Declarar responsable por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", matrícula provisional CP-01-2779-B, ocurrido el 27 de julio 2013, la señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura; y EDIER CELORIO MINA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.028.182.264, expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán y propietario, respectivamente, de la motonave, quienes deberán pagar solidariamente los daños ocasionados (...)".

- "(...) Abstenerse de pronunciarse con respecto al avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo - Naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", matrícula provisional CP-01-2779-B (...)".
 - "(...) Declarar responsable de incurrir en violación a normas de marina mercante al señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura, en su calidad de capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", matrícula provisional CP-01-2779-B (...)".
 - "(...) Imponer, a título de sanción, al señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura, en su calidad de capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", matrícula provisional CP-01-2779-B, multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que equivale a TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$ 3.221.750) pagaderos solidariamente con el señor EDIER CELORIO MINA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.028.182.264, expedida en Buenaventura, en calidad de propietario de la motonave citada (...)".
4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Buenaventura remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos. (2) El capitán, sus funciones y obligaciones. (3) De la seguridad en la navegación. Para finalizar, se efectuará (4) el estudio jurídico del caso objeto del asunto sub examine.

1. Aspectos generales de los siniestros marítimos.

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son –sin expresar duda alguna– elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimo. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo I del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: “*Depurar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)*”.

"La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. *La muerte o las lesiones graves a una persona;*
2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
5. *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques". (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)*

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como *"Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños"*.

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es *"Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos"*, expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias”.*

2. El capitán, sus funciones y obligaciones.

Expuesto los criterios generales de los siniestros marítimos, este despacho procede a pronunciarse sobre las funciones y obligaciones del capitán de la nave, como uno de los sujetos principales de la navegación. Para ello, se citará el concepto general del mismo, así como sus funciones y obligaciones, haciendo hincapié en aquellas que serán objeto de consideración en el caso concreto, y que –a juicio de esta instancia– resultan ser susceptibles de especial valoración jurídica.

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave”*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. De las que, tal como

se expresó con antelación, este despacho se pronunciará exclusivamente sobre las siguientes:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

1. *Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender.*

(...)".

Con base a lo expuesto, el capitán ostenta el deber legal de verificar que la nave sobre la cual se está materializando la aventura marítima, se encuentre en condiciones de navegabilidad óptimas. Sobre el asunto, nótese que cuando el texto legal prevé la expresión: *"Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad"*, se está refiriendo a que la misma debe garantizarse desde el punto de vista técnico y comercial.

Para tales efectos, este despacho precisa que las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista técnico, se predicán desde cuatro (4) categorías:

- 1) La primera hace referencia a las condiciones de navegabilidad técnica desde el aspecto Físico. Esta categoría analiza los elementos estructurales de la embarcación. Según su fundamento, para que una nave se encuentre en óptimas condiciones de navegabilidad técnica, sus elementos de dirección y gobierno, tales como el casco de la nave, deben estar en óptimo estado.
- 2) La segunda consiste en las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista Documental. Esta categoría prevé que las naves y artefactos navales deben contar con los documentos pertinentes, sean emitidos por la Autoridad Marítima Nacional o por las Casas Clasificadoras de Buques, que, en virtud de las disposiciones normativas y reglamentarias vigentes, sean necesarios para garantizar el adecuado estado de las mismas, en seguridad, navegación, dotación mínima, prevención de la contaminación y demás aspectos análogos.
- 3) La tercera concierne a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista de la Seguridad. Este tópico, sin perjuicio de los anteriores, siempre ha resultado ser de gran consideración en el mundo internacional de la navegación, máxime cuando el mismo encuentra su fuente en la seguridad de la vida humana en el mar.

No obstante, *"tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2011, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional, celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias"*³(Convenio Internacional PBIP,

³ Esta postura fue adoptada por la Organización Marítima Internacional en el numeral 2 del Preámbulo del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado por La Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres, en diciembre de 2002.

2002, p. 2); surgiendo de esta manera el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Esta categoría pretende incrementar la protección marítima, permitiendo que *"los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo"*. (Et. al, p. 2)

- 4) Por último, la cuarta categoría atañe a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista del Personal. Este aspecto hace referencia a que la nave debe estar dotada de la tripulación necesaria para su funcionamiento adecuado, cuyo desempeño a bordo debe estar acreditado por una licencia de navegación, tal como lo expresa el artículo 2.4.1.1.2 y subsiguientes del Decreto Único 1070 de 2015.

Ahora bien, en lo que respecta a las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista comercial, es menester expresar que la misma se predica para asuntos relacionados con la idoneidad en cuanto a los espacios de la nave, para la debida recepción de la mercancía. Esto significa pues que los espacios sean aptos, tanto para el tipo como para la cantidad de carga que se pretende conducir.

De este modo, para que una nave se encuentre en condiciones de navegabilidad, debe para ello cumplir con todas y cada una de las disposiciones normativas desde el punto de vista técnico y comercial, resaltando que para aquél, resulta imperativo el cumplimiento de los aspectos (i) físico, (ii) documental, (iii) de seguridad, y por último, (iv) de personal. Sobre el asunto, valga precisar que las condiciones de navegabilidad deben ser observadas desde los lentes de la integridad, lo que significa que las mismas deben coexistir, por cuanto la inobservancia de cualquier de sus elementos, traerá como consecuencia inmediata la pérdida de las condiciones de navegabilidad. Así las cosas, si una nave no cumple con los requisitos y disposiciones relativos a la parte físico y/o estructural de la misma, por ejemplo, no estará apta para navegar, pues no cumple con uno de los elementos constitutivos de la navegabilidad técnica. Al registrarse ello, la navegabilidad técnica se desvertebra, lo que consecuencialmente implica la pérdida de sus condiciones.

Otras de las funciones y obligaciones dispuestas en el artículo 1502 del C.Co, son las siguientes:

8. *"Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador.*

(...)

10. *Sentar por los hechos que adelanten se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:*

(...) c) Naufragio.

18. Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. (...)
21. Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con la nave y la navegación, cuando se produzcan durante el viaje y en todas las circunstancias que sea posible". (Cursivas y negrillas fuera del texto original)

En la misma orbita, el artículo 1500 del código en mención, establece que el capitán está obligado a mantener a bordo los siguientes documentos:

1. Certificado de matrícula;
2. Certificado de navegabilidad o de clasificación;
3. Pasavante, en su caso;
4. Libro del rol de tripulación, autorizado por el capitán del puerto;
5. Póliza de localización o de fletamento, y los conocimientos de embarque o manifiesto, en su caso;
6. Lista de pasajeros, y
7. Los demás documentos que exijan las leyes y reglamentos de la Autoridad Marítima Colombiana.

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica, toda vez que el elemento Documental –que persigue el objetivo de que las naves cuenten con la documentación pertinente y necesaria para navegar– no se logró ejecutar.

3. De la seguridad en la navegación.

Colombia, a través de la Ley 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

A fin de ejecutar lo anterior, la Dirección General Marítima, como autoridad marítima de Colombia, ha expedido una serie de resoluciones en cuyo núcleo central reside la seguridad de la navegación. Una de las importantes es la Resolución 214 de 2013, por medio de la cual se establece la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.

En el citado acto administrativo, se precisan asuntos como la responsabilidad y autoridad del Capitán. Al respecto dispone:

"(...) 5. Responsabilidad y autoridad del capitán:

5.1. La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

- 1. Implantar a bordo los principios de la compañía sobre seguridad, protección y prevención de la contaminación.*
- 2. Fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios.*
- 3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple.*
- 4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas y,*
- 5. Revisar a bordo el SGS periódicamente e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.*

(...)

Otras resoluciones vigentes sobre la materia son las siguientes:

- ✓ Resolución 453 de 2010, sobre la adopción e implementación del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance -LRIT-.
- ✓ Resolución 520 de 1999, sobre la reiteración del cumplimiento de normas y la adopción de procedimientos para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.
- ✓ Resolución 354 de 2003, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima en las naves de bandera colombiana que efectúen navegación internacional, en lo referente con el registro sinóptico continuo y el número de identificación del buque.
- ✓ Resolución 674 de 2012, sobre las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.
- ✓ Resolución 004 de 2016, sobre la verificación de la masa bruta vehicular con carga que vayan a ser embarcadas en buques que se rigen por las reglas del capítulo VI, sobre transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- ✓ Resolución 408 de 2015, sobre la seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.
- ✓ Resolución 659 de 2015, sobre el equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves de recreo y/o deportivas.

Y demás relacionadas con la seguridad marítima en lo relativo a la señalización:

- ✓ Resolución 023 de 2011, sobre el alcance nominal mínimo de faros.

- ✓ Resolución 094 de 2013, sobre el empleo de linternas LED en las ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 284 de 2011, sobre la adopción del código de destellos.
- ✓ Resolución 204 de 2012, sobre las áreas de seguridad a lo largo de los tendidos de cables submarinos.
- ✓ Resolución 771 de 2011, sobre las especificaciones técnicas para las boyas o ayudas flotantes especiales.
- ✓ Resolución 447 de 2011, sobre las informaciones y especificaciones técnicas requeridas en el plan general para la instalación de ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 478 de 2010, sobre las especificaciones técnicas para las ayudas a la navegación utilizadas en los canales marítimos navegables.

4. Del estudio jurídico del caso en concreto.

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos del caso en concreto, este despacho se pronunciará en cuanto al (4.1) siniestro marítimo objeto de la presente investigación jurisdiccional y su hecho generador, (4.2) las condiciones de navegabilidad de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", (4.3); por último, la declaratoria de responsabilidad.

4.1. El siniestro marítimo objeto de la investigación y su hecho generador.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" de bandera colombiana, ocurrido el día 27 de julio de 2014, en virtud del numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró responsable por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", matrícula provisional CP-01-2779-B, ocurrido el 27 de julio 2013, la señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura; y EDIER CELORIO MINA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.028.182.264, expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán y propietario, respectivamente, de la motonave, quienes deberán pagar solidariamente los daños ocasionados. A su vez, se abstuvo de pronunciarse con respecto al avalúo de los daños ocasionados. De igual manera, declaró responsable de incurrir en violación a normas de marina mercante al señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura, en su calidad de capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II"; y finalmente resolvió imponer, a título de sanción, al señor ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura, en su calidad de capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que equivale a TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$ 3.221.750) pagaderos solidariamente con el señor EDIER CELORIO MINA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.028.182.264, expedida en Buenaventura, en calidad de propietario de la motonave citada.

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la Motonave, Sr. ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, en declaración rendida en audiencia pública el día 27 de octubre de 2014, afirmo lo siguiente:

"(...) Salimos de naya el 26 de julio como a las 10 de la mañana. Llegamos a punta bonita el 27 de julio y de ahí salimos para buenaventura. Un motor comenzó a fallar y luego el otro también, comenzó a entrar agua y nos tocó empezar a botar madera, pero la lancha se hundió un poquito, no se fue al plan, quedó balseando (...)". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 47)

En esta misma órbita, el Capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", en declaración de la misma fecha, expuso:

"(...) Primero un motor se dañó, después vi mucha agua y un galafé se soltó, el agua entraba y no daba basto la motobomba. Luego el otro motor también falló, comenzamos a botar madera. Como traíamos madera no sabíamos por dónde estaba entrando el agua. La lancha se hundió, yo se que fue un galafate que se salió". (...)". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 47)

En párrafos posteriores de la declaración, al interrogarlo respecto a la atribución del daño presentado en los motores, el referido Capitán aseveró lo siguiente:

"(...) No sé por qué se partió el piloto, el otro motor se apagó por el agua que entró". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 47)

Entre tanto, respecto a la pregunta relacionada con el número de personas a bordo de la motonave objeto de la presente investigación y si todas contaban con documentos que los acreditare como gente de mar, el citado Capitán asistió:

"Unas diez personas (...) Tripulantes éramos cinco, incluido yo, el resto eran pasajeros, entre esos pasajeros venia el dueño de la carga".

En lo referente a los documentos que los acreditan como gente de mar, afirmó: *"No, solo yo"*.

Por último, cuando el Capitán de Puerto de Buenaventura solicitó al Sr. Rodríguez pronunciarse respecto a los equipos de comunicación con los que contaba la nave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", éste sostuvo: *"No"*. A su vez, a la pregunta sobre el por qué no se informó a la Autoridad Marítima que se iba a efectuar la maniobra de rescate de la nave, el Capitán atendió:

"No informamos porque no sabía que había que informar". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 48)

Por su parte, el Sr. EDIER CELORIO MINA, armador de la motonave LAS GRACIAS A SAN PACHO II, en cuanto a la ocurrencia del siniestro marítimo, sostuvo:

"Salimos de punta bonita a la una (1) y llegó las tres de la tarde ya para entrar al bajito, eso es una bocana cerca de acá. Allí fue donde se nos pegó un motor y al otro se le partió el timón. En eso como venía partido se nos dio vuelta la lancha, quedando hacia el otro lado. Se giró, y con el golpeteo de las olas, como venía cargada, a lo que se dio la vuelta se apagaron los otros dos motores (...). Comenzaron a entrar las olas y ahí fue que nos hundimos. (Versión rendida en diligencia de audiencia pública, Folio 48)

Respecto a la pregunta concerniente a la causa de la falla que presentaron los motores, así como la causa del naufragio, el Sr. CELORIO MINA declaró:

"El que se partió el timón porque el mar estaba duro y esas son piezas débiles. El que se apagó fue por los anillos que se dañaron y el 15 se apagó por la ola. (...) Yo creo que a lo que la lancha dio vuelta, ahí fue que se salió algún galafate, y ahí comenzó a entrar más agua y el otro motor se apagó. Como venía cargada, no sabemos por donde fue que se salió el galafate. El agua aumentó y nos hundimos". (Versión rendida en diligencia de audiencia pública, Folios 48 y 49)

En cuanto a la pregunta relacionada con el número de personas a bordo de la motonave objeto de la presente investigación y si todas contaban con documentos que los acreditare como gente de mar, el citado Armado asistió:

"Diez personas, cinco tripulantes y el resto eran los dueños de la madera, yo venía como tripulante. (...) No tengo licencia de navegación, solo tengo el cartón del curso que hice en el SENA. (...) El único con licencia es el señor Armando Rodríguez, que iba como capitán". (Versión rendida en diligencia de audiencia pública, Folio 48).

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la providencia judicial emitida en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, con base a los argumentos próximos a saber.

Respecto a la existencia del presente naufragio, este fallador hace especial mención que -tal como se adujo en acápite anteriores- el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en la jefatura superior del Capitán. Es justamente él la figura activa a quien, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia.

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas tanto por el Capitán como por el Armador de la motonave LAS GRACIAS A SAN PACHO II, en el momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir -de manera clara e inequívoca- que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del capitán de la embarcación. La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, ante la falla registrada en los motores, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio.

La conducta del capitán de la embarcación "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" fue la causa determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de las personas, así como *"emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave"*. Obligaciones tales que no se cumplieron en el asunto particular.

La vida y la seguridad de las personas a bordo de la motonave fueron puestas en peligro por parte del capitán de la nave, desde el primer momento al embarcarlos, toda vez que:

Primero. El certificado de matrícula provisional de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", solo permitía el embarque cinco (05) tripulantes debidamente acreditados, de acuerdo a las prescripciones normativas concernientes a la formación, titulación y ejercicio de la gente de mar. En cuanto al número de pasajeros permitidos a bordo, basta observar el contenido del certificado menester, para concluir que la Autoridad Marítima Nacional determinó que la motonave en cuestión no podía embarcar pasajeros, pues el número establecido de forma expresa en el citado documento es cero (0.00). Empero, el número de personas a bordo de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", en el momento de la ocurrencia del siniestro, eran diez (10).

Segundo. A pesar de que el número de personas embarcadas en la motonave, excedía el número permitido por en el Certificado de Matrícula Provisional, cuatro (4) de los tripulantes no ostentaban formación académica ni práctica en lo concerniente a la gente de mar, así como tampoco contaban con la titulación exigida por la Ley para tal, razón por la cual tampoco les era dable tener la capacidad para ejercer funciones de tripulación.

Tercero. Quedó probado que las personas que se encontraban a bordo de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" se encontraban ubicadas de forma indebida y sin arreglo a las medidas de seguridad dispuestas en el ordenamiento para la navegación, pues en declaración rendida el 27 de octubre de 2014, el Capitán de la nave Sr. RODRÍGUEZ CELORIO adujo que: *"Yo venía en la popa donde están los motores, el guía venía adelante y el resto estaba sentado donde había espacio"*.

Afirmación tal que resulta ser absolutamente relevante para este despacho, pues en sí misma prueba, tal como lo expuso el fallador de primera instancia, la actitud descuidada e imprudente del Capitán de la nave.

Sobre el asunto, este despacho precisa que considerar procedente el hecho de ubicarse en un espacio que, por su propia naturaleza, se encuentra destinado para el funcionamiento industrial (Maquinaria-Motores) de la nave, y no para la estancia de personas, además de constituir una transgresión a las disposiciones nacionales e internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar, representa un auténtico riesgo creado, máxime cuando el sujeto activo de tal conducta, sea precisamente el Capitán de la embarcación.

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

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

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

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

Ahora bien, en cuanto a los hechos acaecidos el día 27 de julio de 2014, este despacho considera relevante traer a colación una parte de la declaración rendida por el Capitán de la Nave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", Sr. ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, donde expresamente manifiesta que:

"(...) No sé por qué se partió el piloto, el otro motor se apagó por el agua que entró". (Respuesta obtenida de la versión rendida en la diligencia de audiencia pública, al interrogarlo respecto a la atribución del daño presentado en los motores. Folio 47)

"No informamos porque no sabía que había que informar". (Respuesta obtenida de la versión rendida en la diligencia de audiencia pública, respecto a la pregunta sobre el por qué no se informó a la Autoridad Marítima que se iba a efectuar la maniobra de rescate de la nave. Folio 48)

Los fragmentos de la declaración expuesta por el Capitán de la Nave, merecen para este fallador especial comentario, pues resulta ser inconcebible que el Capitán de la embarcación, siendo éste quién ostenta el gobierno y la dirección de la nave, no tenga conocimiento siquiera de las posibles causas que ocasionaron la falla operativa de los motores constitutivos de la nave.

Este despacho advierte que la seguridad de los pasajeros y, con ella, la de la nave, fue más aún puesta en peligro por parte del capitán ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO, una vez decide ejecutar el plan de ruta, sin los elementos de comunicación técnicos exigidos de manera categórica por la Autoridad Marítima Nacional, por mandato expreso de la Ley.

Le asiste razón al Capitán de Puerto de Buenaventura, como fallador de primera instancia, cuando aduce que es obligación del Capitán de la motonave verificar el estado de todos los equipos de la embarcación, entre ellos el de comunicación, siendo este fundamental para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar frente a la cualquier eventualidad, toda vez que ciertamente se trata de un equipamiento especial y esencial para el ejercicio de una actividad peligrosa, como la navegación; obligación tal que fue incumplida de forma integral por el Capitán de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II".

La seguridad de las personas y el servicio de la nave son responsabilidad del Capitán, pues es él quien ostenta el gobierno y la dirección de la embarcación. Esta debe ser asumida desde la esterilidad hasta la fecundación de su alcance, y no rechazada *per se* de plano, con motivaciones fundadas en pruebas supuestas o inexistentes que –en todo caso– resultan ser contrarias al fin general de la prueba, al no tener como elemento teleológico "*la búsqueda de la verdad de los hechos, para sobre ellos hacer descender el ordenamiento jurídico*". (Parra, 2004, p. 159)

4.2. Respecto a las condiciones de navegabilidad de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II".

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia observará si la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo.

En cuanto al ámbito documental, el primer aspecto que este despacho pasa a observar es saber si la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" tenía la documentación obligatoria a bordo, los documentos pertinentes y las certificaciones estatutarias vigentes, al momento de la ocurrencia del siniestro.

Vistas las pruebas obrantes en el expediente, y analizadas las declaraciones rendidas en audiencia pública, este despacho corrobora que en el expediente no figura prueba alguna que demuestre la existencia de la documentación obligatoria para la navegación, así como tampoco existe documento que certifique las inspecciones del equipo de radio comunicaciones, inspecciones anuales, certificado nacional de seguridad, certificado de inspección de maquinaria, certificado de inspección del equipo de salvamento, certificado de inspección del casco, entre otros exigidos por la Ley; hecho tal que resulta absolutamente transgresor de las disposiciones encargadas de garantizar las condiciones de navegabilidad, y que –sin expresar duda al respecto– hace más gravosa la conducta del capitán de la nave ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO

En cuanto al ámbito de la seguridad, el artículo 5 de la Resolución 014 de 2013 establece que: "*el cumplimiento de las condiciones de seguridad, será verificado mediante inspecciones efectuadas por el inspector de naves que determine la Capitanía de Puerto de la jurisdicción*".

Así pues, la verificar los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, se tiene que, tal como se adujo en el ámbito documental, la motonave LAS GRACIAS A SAN PACHO II, no contaba con la documentación obligatoria para la navegación, así como tampoco con los documentos que certifiquen las inspecciones del equipo de radio comunicaciones, inspecciones anuales, certificado nacional de seguridad, certificado de inspección de maquinaria, certificado

de inspección del equipo de salvamento, certificado de inspección del casco, entre otros exigidos por la Ley

En lo concerniente al personal a bordo de la embarcación, el Certificado de Matrícula Provisional contenido en el folio No. 9 del expediente, da cuenta que la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II, debía contar con un número máximo de cinco (05) tripulantes. En cuanto al número de pasajeros, el documento referido es claro en anotar que la embarcación no está autorizada para llevar a bordo pasajeros, tanto es así que, en el espacio relativo al número de pasajeros, se prescribe el número cero (0,00).

Sin embargo, analizadas las pruebas obrantes en el expediente, así como lo expuesto tanto por el Capitán como por el Armador de la motonave, en declaración rendida el 27 de octubre de 2014, donde manifestaron en lo referente al número de personas a bordo:

"Unas diez personas (...) Tripulantes éramos cinco, incluido yo, el resto eran pasajeros, entre esos pasajeros venía el dueño de la carga".

"Diez personas, cinco tripulantes y el resto eran los dueños de la madera, yo venía como tripulante".

De lo expuesto se encuentra probado que a la fecha del naufragio, la motonave excedía el número de personas a bordo autorizado por la Autoridad Marítima Nacional en el certificado de matrícula provisional. Asimismo, tenía embarcada cinco (05) personas referenciadas como pasajeros dueños de la carga transportada. Conducta ésta que resulta indistintamente contraria a lo autorizado por la Dirección General Marítima, pues, tal como se anotó, el embarque de pasajeros para esta motonave, no estaba autorizado.

Aunando en lo anterior, los elementos materiales probatorios que reposan en el expediente, dan cuenta que la Autoridad Marítima Nacional no había expedido licencia de navegación a cuatro de los tripulantes a bordo, razón por la cual los mismos no ostentaban autorización alguna para navegar, constituyéndose de esta manera una trasgresión a las disposiciones sobre titulación, ejercicio y formación de la gente de mar.

Vistas así las cosas, la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" zarpó sin las condiciones de navegabilidad para efectuar dicha actuación, como quiera que, desde el punto de vista documental, no contaba con los documentos pertinentes y los certificados estatutarios exigidos por la Ley. Desde el punto de vista de la seguridad, no contaba con los certificados vigentes sobre el asunto. Por último, desde el contexto del personal abordado, como quiera que transgredió las autorizaciones otorgadas por la Autoridad Marítima Nacional, al embarcar tripulación sin la formación, titulación y ejercicio ordenado por la Ley, así como embarcar pasajeros, sin estar permitido.

4.3. Respecto a declaratoria de responsabilidad.

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁴

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

1. La conducta del capitán de la embarcación "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" fue la causa determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de la personas, así como *"emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave"*. Obligaciones tales que no se cumplieron en el asunto particular.
2. El certificado de matrícula provisional de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", solo permitía el embarque cinco (05) tripulantes debidamente acreditados, de acuerdo a las prescripciones normativas concernientes a la formación, titulación y ejercicio de la gente de mar. En cuanto al número de pasajeros permitidos a bordo, basta observar el contenido del certificado menester, para concluir que la Autoridad Marítima Nacional determinó que la motonave en cuestión no podía embarcar pasajeros, pues el número establecido de forma expresa en el citado documento es cero (0.00). Empero, el número de personas a bordo de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II", en el momento de la ocurrencia del siniestro, eran diez (10).
3. A pesar de que el número de personas embarcadas en la motonave, excedía el número permitido por en el Certificado de Matrícula Provisional, cuatro (4) de los tripulantes no

⁴ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

ostentaban formación académica ni práctica en lo concerniente a la gente de mar, así como tampoco contaban con la titulación exigida por la Ley para tal, razón por la cual tampoco les era dable tener la capacidad para ejercer funciones de tripulación.

4. Quedó probado que las personas que se encontraban a bordo de la motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" se encontraban ubicadas de forma indebida y sin arreglo a las medidas de seguridad dispuestas en el ordenamiento para la navegación; lo que además de constituir una transgresión a las disposiciones nacionales e internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar, representa un auténtico riesgo creado, máxime cuando el sujeto activo de tal conducta, sea precisamente el Capitán de la embarcación.
5. La motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II" zarpó sin las condiciones de navegabilidad para efectuar dicha actuación, como quiera que, desde el punto de vista documental, no contaba con los documentos pertinentes y los certificados estatutarios exigidos por la Ley. Desde el punto de vista de la seguridad, no contaba con los certificados vigentes sobre el asunto. Por último, desde el contexto del personal abordado, como quiera que transgredió las autorizaciones otorgadas por la Autoridad Marítima Nacional, al embarcar tripulación sin la formación, titulación y ejercicio ordenado por la Ley, así como embarcar pasajeros, sin estar permitido.

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

5. Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la certeza de los daños que pudieron generarse como consecuencia del siniestro marítimo de Naufragio. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este despacho se abstendrá de referirse al respecto.

6. De la violación a las normas de marina mercante.

Finalmente este despacho encuentra probada la violación de algunas normas de marina mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Buenaventuras en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en la Resolución 386 de 2012. Teniendo como fundamento lo anterior, este despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del capitán de la motonave LAS GRACIAS A SAN PACHO II, por violación a

las normas de marina mercante, así como la imposición de la sanción, en solidaridad con el armador de la embarcación Sr. EDIER CELORIO MINA.

Las normas de marina mercante violadas fueron las establecidas por el Capitán de Puerto de Buenaventura en fallo emitido el 30 de noviembre de 2015. Además de ellas, las identificadas así:

- Navegar sin licencia. (Código 027)
- Navegar sin radio o con dicho equipo dañado. (Código 030).
- Navegar sin la matrícula y/o los certificados de seguridad correspondientes, vigentes. (Código 034).
- Navegar sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas. (Código 039)
- Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación. (Código 040).
- Transportar pasajeros en una nave que no tenga asignados y asegurado los asientos (Código 063)

Empero, al haber transcurrido el término de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, este despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad por violación a las normas de marina mercante, así como la imposición de las sanciones impuestas por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión proferida el día 30 de noviembre de 2015 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

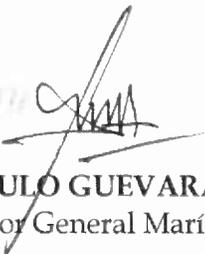
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al señor **ARMANDO YORDAN RODRÍGUEZ CELORIO**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.505.784, expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la Motonave "LAS GRACIAS A SAN PACHO II"; al señor **EDIER CELORIO MINA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.028.182.264, expedida en Buenaventura, en calidad de Armador y/o Propietario de la mencionada embarcación; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 DIC 2011



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo