

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 19 de enero de 2023

Referencia: 15012016002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 15 de marzo de 2021 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de muerte en relación con la motonave “NAZCA” identificada con matrícula No. MC-05-552 de bandera colombiana, ocurrido el 7 de enero de 2016, previos lo siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta radicada el 8 de enero de 2016, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de los hechos relacionados con la muerte de los señores LUIS ALFREDO AYOVI JURADO y ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN en sus condiciones de tripulantes de la motonave “NAZCA”. Por tal razón, el mismo día decretó la apertura de la investigación 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.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia de fecha 15 de marzo de 2021, declarando responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte de los tripulantes LUIS ALFREDO AYOVI JURADO y ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN, al señor JOSÉ VICENTE BAIDAL JAIME en condición de capitán de la motonave “NAZCA”.

Asimismo, declaró responsable por violación a las normas de marina mercante al capitán de la motonave “NAZCA” y a la sociedad COMEXTUN S.A.S. “EN LIQUIDACIÓN” en condición de armador de la misma nave, imponiéndole a título de sanción multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de nueve millones ochenta y cinco mil doscientos sesenta pesos M/Cte. (\$9.085.260, 00), pagaderos de manera solidaria entre los responsables.

3. El día 29 de marzo de 2021, la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN en condición de apoderada de los familiares del señor ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN como tripulante de la motonave “NAZCA”, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia.

4. Mediante providencia de 31 de mayo de 2021, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando integralmente el fallo de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante esta Dirección General.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(…)

1. DE LA VINCULACIÓN COMO TERCERO EN REPRESENTACIÓN DE LOS FAMILIARES DE LA VÍCTIMA EL TRIPULANTE ROGER MUÑOZ LEÓN

Dentro del trámite de la primera audiencia, y dando aplicación al art. 34 numeral 1. del Decreto ley 2324 de 1984, la suscrita en calidad de apoderada de los familiares del Sr. ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN (Q.E.P.D.) presenté poder con sus respectivos memoriales de primera audiencia para que se constituyeran como parte dentro de la investigación en cuestión, toda vez que mis poderdantes se encuentran legitimados para ello.

Mediante auto de fecha 25 de septiembre de 2018, la Capitanía de Puerto de Cartagena, acoge mis solicitudes presentadas en calidad de apoderada de los familiares de la víctima y corre traslado a las partes para que se pronuncien respecto de mi solicitudes, en especial la liquidación de perjuicios de los familiares del Sr ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN (Q.E.P.D).

Que dicha liquidación no fue objetada en su momento y por tanto se encuentra en firme, así las cosas, la Capitanía de Puerto de Cartagena debe no sólo reconocer el daño acaecido a la víctima sino además repararlos con la correspondiente tasación de los perjuicios en dicha liquidación, la cual como se allegó mediante anexos, fue debidamente realizada por un contador público acreditado.

2. LA EXCLUSIÓN DEL ARMADOR AL FALLAR EN PRIMERA INSTANCIA RESPECTO DE LAS CONSIDERACIONES ESGRIMIDAS POR LA CP05 SOBRE LA DECLARATORIA DE LA RESPONSABILIDAD DEL SINIESTRO.

(…), la Capitanía de Puerto de Cartagena omitió declarar responsable al armador del buque pesquero B/P "NAZCA", pues en el resuelve solo declara responsable al señor JOSÉ VICENTE BAIDAL JAIME, en calidad de Capitán de la MN NAZCA dejando a un lado al armador del B/P NAZCA, la compañía COMEXTUN S.A.S, pues en el fallo acoge las consideraciones de la suscrita (...)

(…), debe tener presente el Despacho que la causa probable del hecho dañoso fue “una falla sistémica en la implementación, seguimiento comprobación de la efectividad de la gestión de la seguridad a bordo, específicamente en lo referente a los procedimientos MPO C31 "Entrada a espacios cerrados" y MPO C35 "rescate de personas en espacios confinados" por parte de los responsables de la gestión de seguridad de la empresa COMEXTUN LIDA" hoy COMEXTUN EN LIQUIDACIÓN.

1. Vinculación como tercero en representación de los familiares de la víctima el tripulante ROGER MUÑOZ LEÓN.

Para resolver el primer argumento se hace necesario indicar que el Decreto Ley 2324 de 1984 permite la posibilidad a quienes tengan interés en la investigación de comparecer a la misma mediante escrito justificativo de su interés, de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 37 que textualmente dice:

“5. Los llamados a intervenir, así como los demás interesados, deberán presentar en esta audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen, un escrito en donde indicarán lo siguiente:

- a) Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado;*
- b) Lo que pretende demostrar dentro de la investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga;*
- c) Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones;*
- d) Los fundamentos de derecho que invoque;*
- e) Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto;*
- f) La dirección de la oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales;*
- g) La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.”* (Cursiva fuera de texto original)

Verificado el expediente se tiene que la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN presenta memorial mediante el cual aporta poder para actuar otorgado por KRIDIVET PITALUA HERRERA e hijo, RAFAEL ANTONIO MUÑOZ MEZA y CRESENCIA MODESTA LEÓN TORDECILLA en calidad de compañera permanente, padre y madre del señor ROGER MUÑOZ (Q.E.P.D.) respectivamente, con el fin de hacerse parte dentro de la investigación.

Adicionalmente el día 12 de octubre de 2016 la apoderada en representación de los antes mencionados presenta escrito del que trata el artículo 37 del decreto *ibidem*, evidenciándose claramente que sus pretensiones son resarcitorias por ser los familiares del finado y por lo tanto los afectados directos – víctimas - con la ocurrencia del siniestro marítimo que se investiga.

Posteriormente el 25 de abril de 2017 la doctora Deisy Rincón presenta memorial en representación de la señora ANGÉLICA MARÍA HERNÁNDEZ CASTILLA en calidad de cónyuge del señor ROGER MUÑOZ (Q.E.P.D.) y sus dos hijas DANNA GABRIELA MUÑOZ HERNÁNDEZ y DANIELA ALEXANDRA MUÑOZ HERNÁNDEZ mediante el cual aporta el poder conferido y los anexos para demostrar parentesco, con el fin de hacerse parte dentro de la investigación.

Sin embargo, respecto a estos últimos no se realizó en debida forma la solicitud de vinculación, toda vez que no se cumplió con el requisito dispuesto en la norma anteriormente citada, por lo que no es posible acceder a su reconocimiento como parte dentro de la investigación.

Por otro lado, frente a la calidad en la que actúan la compañera permanente e hijo y los padres del señor ROGER MUÑOZ, se debe precisar que si bien como esgrimió el Capitán

Además, de acuerdo a la regla general de carga de la prueba establecida en el artículo 167 del Código General del Proceso – CGP que cita: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”* y del análisis del expediente, es evidente la inactividad procesal de la apoderada para demostrar lo pretendido con el recurso interpuesto; debido a que no se logra avizorar que la apelante haya realizado gestión o aportado prueba alguna en el curso de la investigación que permitiera inferir al Capitán de Puerto de Cartagena o al suscrito que el armador con sus acciones u omisiones haya incidido directamente en el siniestro o hubiese podido evitarlo; por el contrario, esta solo se refugió en la diligencia del fallador y se limitó presentar alegaciones contra el fallo de primera instancia sin haber cumplido su obligación probatoria.

Ahora bien, frente a lo que corresponde a la responsabilidad del armador encuentra el Despacho pertinente precisar algunas de las normas que regulan dicha figura; primeramente, el artículo 1473 desarrolla la definición de armador e indica:

“(…) Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan”. (Cursiva y subraya fuera del texto original)

Lo anterior, sumado a lo dispuesto por el numeral 2 del artículo 1478 que determina entre otras obligaciones del armador, la de *“responder civilmente por las culpas del capitán, práctico o de la tripulación”*; por lo que este se encuentra llamado a responder solidariamente y por disposición legal ante las obligaciones civiles que contraiga el buque en el país.

En conclusión, en el caso concreto este Despacho advierte que en el fallo de primera instancia el Capitán de Puerto estableció con suficiente claridad que de acuerdo a las funciones y obligaciones del señor JOSÉ VICENTE BAIDAL JAIME como capitán de la motonave “NAZCA” le corresponde únicamente la atribución de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo, por ser el encargado de verificar la idoneidad de la nave y la tripulación a bordo, y que la apoderada recurrente no logró dar certeza al suscrito del nivel de injerencia de las acciones y/u omisiones del armador en la ocurrencia del siniestro marítimo; razón por la que no se accederá a lo pretendido y se confirmará el artículo primero de la sentencia de primera instancia.

3. En cuanto a la no imposición de una cuantía determinada por el siniestro marítimo de muerte grave del tripulante ROGER ENRIQUE MUÑOZ LEÓN.

Por último, frente al tercer argumento del recurso, resulta importante hacer especial énfasis en lo dispuesto en el Concepto radicado 1605 de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado de fecha 04 de noviembre de 2004, como quiera que este contempla lo relativo al contenido de los fallos expedidos por la Autoridad Marítima, indicando que:

“(…) Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se transgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil”

extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario etc).

(...)

En concepto de esta Sala, el artículo 48 tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia **a la función jurisdiccional** otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(...)

Bajo estos presupuestos, **las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.**” (Negrillas y cursivas fuera de texto original)

Por lo que queda claro que al Capitán de Puerto y al Director General Marítimo en sus respectivas instancias les corresponde adelantar y fallar investigaciones por siniestros marítimos sobre la responsabilidad civil extracontractual; y por lo tanto se rigen por las normas procesales civiles aplicables a la jurisdicción ordinaria, es decir, que los criterios de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no son aplicables al caso concreto.

Ahora bien, el Capitán de Puerto de Cartagena no acogió la cuantía solicitada por concepto de pretensiones económicas de la esposa y sus dos hijas, compañera permanente e hijo y padres del señor ROGER MUÑOZ por considerar que intervinieron en el proceso en calidad de terceros. Sin embargo, y teniendo en cuenta que en las consideraciones del primer argumento del recurso esta instancia reconoce la calidad de partes solo a la compañera permanente e hijo y padres, se analizará el documento aportado para verificar la procedencia respecto a estos.

Del estudio del documento aportado por la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN denominado “*Liquidación de indemnización de perjuicios*” suscrito por el contador público YEISSON CASTRO MONSALVE para el cálculo de los perjuicios materiales y morales, se evidencia que se aplicaron las fórmulas dispuestas por el Consejo de Estado.

Al encontrarnos en la esfera de un proceso jurisdiccional donde se debaten responsabilidades de índole civil por una relación extracontractual para obtener la indemnización y liquidación de perjuicios materiales y/o inmateriales, se deben aplicar las fórmulas que para el asunto determina la H. Corte Suprema de Justicia y no las desarrolladas por el Consejo de Estado, debido a que estas son aplicables a los procesos de responsabilidad civil extracontractual por perjuicios ocasionados por el Estado.

En razón de lo expuesto el Despacho desestima el documento analizado y no acogerá las solicitudes de reconocimiento de perjuicios presentadas por la apelante al no encontrarse debidamente pedidos y probados, por lo que no se accederá la solicitud de imposición de cuantía por el siniestro marítimo y se confirmará lo dispuesto en la sentencia de primera instancia.

4 Caducidad de la facultad sancionatoria.

Encuentra el Despacho pertinente pronunciarse sobre declaratoria de responsabilidad por infracción a la normatividad marítima y las multas impuestas en primera instancia, por lo que es menester citar el contenido del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011¹ el cual establece en lo concerniente a la caducidad de la facultad sancionatoria, lo siguiente:

*“Artículo 52. Caducidad de la facultad sancionatoria. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, **la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.** Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. **Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.**”*

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.” (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

El artículo mencionado dispone la obligación para las Autoridades de imponer las sanciones correspondientes, en este caso en particular, con ocasión de las infracciones a las normas de marina mercante declaradas dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, dentro de los tres años luego de ocurridos los hechos, tiempo en el cual la sanción debe haber sido emitida y debidamente notificada. Sobre ello, la Corte Constitucional² indica que el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, regula:

“(…) i) el término de tres años para la caducidad de la facultad sancionatoria, contados desde la ocurrencia de la conducta u omisión que pudiere ocasionar la infracción y ii) precisa que en ese plazo el acto administrativo que impone la sanción debe estar notificado. En consecuencia, la caducidad de la facultad sancionadora sólo se enerva cuando el acto administrativo que define el proceso administrativo se ha notificado en debida forma.” (Cursiva fuera del texto original)

Ahora bien, en al caso en concreto se tiene que los hechos objeto de la presente investigación tuvieron ocurrencia el 7 de enero de 2016 y posteriormente el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dispuso establecer

1 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

2 Corte Constitucional. Sentencia C-875 del 22 de noviembre de 2011. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E)

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en la página: <http://www.mmp.gub.ve>
Identificador: C78T Jm23 /Cc7 LHFN XYGS cKZu yfA=