

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 13 NOV 2019

Referencia: 22012013002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY" de bandera de Panamá, ocurrido el día 24 de noviembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante información suministrada por el Inspector de Guardia de la Capitanía de Puerto de Providencia, señor MA1 RAFAEL BARCELÓ TAFUR, el Capitán de Puerto de Providencia tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY", razón por la cual el día 2 de diciembre de 2013 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 audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Providencia Isla una vez instruida la investigación remitió el expediente al Capitán de Puerto de San Andrés para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés, el día 28 de septiembre de 2018, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al señor ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD en condición de Piloto Práctico No Formal a bordo de la motonave "MEMORY".

De igual forma, declaró responsabilidad por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante, imponiendo a título de sanción, suspensión de su licencia por el término de un (1) año.

Sumado a lo anterior, declaró responsable por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante al señor JORGE PORTOCARRERO PEÑA, en condición de Capitán de la motonave "MEMORY", imponiéndole a título de sanción, suspensión de su licencia de navegación por el término de un (1) año.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de San Andrés para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto, (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. DE LA CONFIGURACIÓN Y OCURRENCIA DEL SINIESTRO MARÍTIMO INVESTIGADO

Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto 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 forzada;
- 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.” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original)

De otro lado, en jurisprudencia emitida por la Dirección General Marítima mediante fallo proferido en segunda instancia, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de la motonave “PITAL”, de fecha 30 de agosto de 2016, se indicó como concepto de “encallamiento”, el siguiente:

“Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas, o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida de gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.” (Cursiva fuera de texto)

De conformidad con lo establecido en la normatividad nacional, los pronunciamientos emitidos por esta Dirección General y los presupuestos fácticos que dieron origen a la presente investigación, colige el Despacho que en efecto el siniestro marítimo acaecido es el encallamiento de la motonave “MEMORY”, ocurrido el día 28 de septiembre de 2018.

II. DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA COMO ACTIVIDAD PELIGROSA Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

A su vez, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

“La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)”² (Cursiva fuera del texto original)

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

III. **DEL ANÁLISIS TÉCNICO**

En la presente investigación no fue practicado dictamen pericial.

IV. **DEL ESTUDIO PROBATORIO DEL CASO EN CONCRETO**

Teniendo claridad sobre los anteriores aspectos, el Despacho procederá a realizar el estudio de las pruebas allegadas a la presente investigación, de las cuales resulta ser importante la declaración del señor ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD, en su condición de Piloto Práctico a bordo de la motonave “MEMORY” y la declaración del BERNARDO BASILIO BUSH HOWARD, en condición de Agente Marítimo de la referida nave. Lo anterior, con el objeto de verificar las circunstancias de modo, tiempo y lugar, así como de las causas que originaron el siniestro marítimo de encallamiento.

Por ello, se hace necesario referenciar inicialmente la declaración del Piloto Práctico ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD, el cual afirmó sobre los hechos, lo siguiente:

“Abordé el buque en la boya de mar de Providencia Isla a las 0930R del 24 de noviembre/13. A las 0932R iniciamos maniobra para ingresar el buque al muelle municipal de Providencia Isla. Yo le pregunté al capitán del buque por su calado y me dijo que el barco calaba 2,95 mts. en proa y popa. Eso era lo que él decía, pero yo me di cuenta que el barco estaba un poquito caído de proa. Después le pregunté por aguas de lastre el cual me indicó que estaban vacíos. Después de las preguntas, procedimos a tratar de entrar a la bahía; determiné que bajo esas condiciones el buque podía ingresar. La mayoría de los barcos, uno tiene que forzarlos sobre el lodo para poder cruzar. Porque el problema de nuestra bahía no es de este momento, eso viene de 1982. Normalmente hay tres montículos de arena que se han formado de barcos, y hay tres huecos que tiene profundo. Lo que yo hago es enfilear los tres huecos y así ingreso los barcos. Pero resulta que este barco como es más ancho que los demás, no logró cruzar sino que resulta que se montó encima del último de lado. Porque él tenía que girar a babor para cruzarlo. Ahí es cuando nos dimos cuenta de que los tanques de lastre no estaban totalmente vacíos. Fuimos a revisar los tanques, y en ese momento una cantidad de cosas comenzaron a suceder: hubo cambio de luna, la marea no subía mucho. El barco movía a estribor y babor pero no iba a atrás. La estrategia que usamos fue con la grúa coger el ancla y colocarla en popa para que con el WinCE (sic) y el motor tratara de halarlo hacia atrás pero no pudo. Entonces el problema empezó a

² Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.

surgir porque la arena que la hélice saca está empujando hacia la proa, hacia el centro del barco donde el barco está sentado. Y yo traté de convencer al capitán que estamos cometiendo un error y él no quiso aceptar esa idea. Resulta que estando ahí, la marea dejó de bajar. Yo le dije al capitán nuevamente, hay dos opciones, llenar nuevamente un tanque de afterpeak tank, o trasladar la carga hacia la popa del barco. Pero no podíamos tocar la carga porque antinarcóticos selló las bodegas. No sé cómo logró el capitán o con quien habló él, pero me llamó y me dijo a mí que iba a hacer otro intento. Y yo estando en el muelle y me di cuenta que el barco empezó a nivelar. Yo me fui para mi casa y a las 9 o 10 de la noche (del día 29 de noviembre) me llamó y me dijo que el barco ya está bien. Entonces procedimos a atracarlo en el muelle el problema que esta bahía enfrenta es que toca dragar el canal.” (Cursiva fuera del texto original)

Sobre las condiciones meteomarinas reinantes en el momento del siniestro, contestó: *“El tiempo estaba bueno, brisas de 15 nudos, no había mucho oleaje.”* (Cursiva fuera del texto original)

Asimismo, atribuyó como causa del siniestro, la siguiente: *“La bahía no tiene la profundidad. No es un canal de acceso confiable vista que la profundidad no está totalmente nivelada.”* (Cursiva fuera del texto original)

Seguidamente, se procederá a analizar la declaración del señor BERNARDO BASILIO BUSH HOWARD, en su condición de Agente Marítimo de la motonave “MEMORY”, el cual con respecto a lo sucedido, indicó: *“Es de público conocimiento, se ha tratado varias veces, el dragado del canal de acceso al muelle municipal de Providencia y el cuento sigue igual. Porque el gobierno nacional tiene que definir que va a hacer.”* (Cursiva fuera del texto original)

Sobre las condiciones meteomarinas, advirtió: *“El tiempo estaba normal, bueno, brisas de 15 nudos, no había mucho oleaje.”* (Cursiva fuera del texto original)

Sobre las posibles causas del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “MEMORY”, señaló:

“Hubo variación de la sedimentación porque el barco se movía pero había una parte que se pegó, pero el barco se movía. El barco no estaba totalmente pegado. Yo le pregunté al capitán el calado y me contesta que tiene 3 mts. el problema es el dragado.” (Cursiva fuera del texto original)

Teniendo en cuenta las declaraciones anteriormente referenciadas, el Despacho puede colegir sobre los hechos, que la motonave “MEMORY” el día 24 de noviembre de 2013, al mando del Capitán JORGE PORTOCARREÑO PEÑA, junto con la presencia del Piloto Práctico ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD, realizó maniobra de ingreso al muelle municipal de Providencia y en el transcurso de la misma, el Piloto Práctico se percató de anomalías en la nave, al indicar que se “encontraba caída” por proa.

A pesar de las referidas anomalías, el Práctico consideró que el buque se encontraba apto para realizar la maniobra, sin embargo, en el curso de la misma, percibieron que los tanques de lastre no se encontraban totalmente vacíos; situación que aunada a otros factores hizo que la nave encallara.

En este punto es preciso señalar que las condiciones meteomarinas presentes en el momento del siniestro marítimo, según lo declarado por el Práctico y el Agente Marítimo, no fueron influyentes en la ocurrencia del mismo, toda vez que coincidieron en afirmar que el tiempo estaba normal con brisas de quince (15) nudos, sin mucho oleaje.

Ahora bien, es de analizar que los dos declarantes atribuyen como causa directa del encallamiento de la motonave “MEMORY”, la falta de profundidad del canal de acceso al muelle donde se disponían a atracar. No obstante, se debe tener presente que el Práctico tenía totalmente claras las condiciones en que realizaría la maniobra, así como de la posición y la cantidad de montículos de arena que suponían ser un riesgo en la navegación hacia el muelle tal y como afirmó en su declaración.

Sumado a lo anterior, se debe tener claro un factor que de igual manera intervino en el encallamiento investigado, el cual corresponde a que los tanques de aguas de lastre no se encontraban totalmente vacíos, circunstancia que aumentó el calado del buque, conllevando a que tocara fondo y no pudiese salir por sus propios medios.

V. DEL ANÁLISIS JURÍDICO Y LA DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El Capitán, sus funciones y obligaciones

Respecto a la figura 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 ese sentido, es posible observar que como delegado de autoridad pública y guarda del orden, tiene la facultad de adoptar las providencias que juzgue aconsejables para el logro de tales objetivos³.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988, actualmente compilado en el Decreto 1070 de 2015⁴ en su artículo 2.4.1.1.2.36, dispone:

“(…)

1. Dirigir la navegación de la nave.

2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o

³ Código de Comercio, Artículo 1489.

⁴ “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”

totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación. (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

Teniendo en cuenta las disposiciones normativas que regulan figura del Capitán, es evidente que su conducta en los hechos investigados no se ajustan a tales preceptos, toda vez que no tuvo claridad sobre los niveles de agua de lastre que se encontraba en los tanques de la nave, lo que derivó en que la maniobra no pudiese ser llevada a cabo con éxito y encallara por un lapso de cinco (5) días.

Piloto Práctico

La función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley y la definición del practicaje, establecido como servicio público, de conformidad con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 dispone que sea función del Piloto Práctico:

"Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo." (Cursiva y subraya fuera del texto original)

Asimismo, la norma *ibídem* establece lo siguiente con respecto a la definición de Piloto Práctico:

"Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente." (Cursiva fuera del texto original)

El Decreto 1466 de 2004, por medio del cual se reglamenta la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente en el numeral 11 del artículo 1:

"Servicio de practicaje. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practicaje, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente." (Cursiva fuera del texto original)

Por su parte, la conducta del Piloto Práctico tampoco fue la esperada de una persona que como dispone la norma anteriormente citada, se reputa como experta en el conocimiento de las condiciones de un determinado puerto, como quiera que se ejecutó la maniobra bajo su asesoría sin tener claros aspectos fundamentales y determinantes como el nivel de agua en



los tanques de aguas de lastre, así como de información sobre las dimensiones de la manga de la nave, los cuales terminaron afectando el desarrollo de la maniobra.

En ese orden de ideas, evidencia el Despacho que la conducta del Capitán y Piloto Práctico no se ajustan a los parámetros exigidos por mandato de la Ley, interviniendo de manera directa en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, los cuales a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones u omisiones fueron determinantes en los resultados sucedidos.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia⁵, ha señalado lo siguiente:

“(…) la noción teórica de ‘guarda compartida’, según la cual en el ejercicio de actividades peligrosas no es extraña la concurrencia de varias personas que, desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, puedan ejercer al tiempo y a su manera la dirección o control efectivo de aquellas y que a todas les impone el deber jurídico de impedir que se convierta en fuente de perjuicios para terceros” (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

En consecuencia de lo anteriormente esbozado, el Despacho procederá a declarar como responsables del acaecimiento del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave “MEMORY”, a los señores JORGE PORTOCARRERO PEÑA en condición de Capitán de la mencionada nave y ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD en condición Piloto Práctico.

En tal sentido, teniendo en cuenta que el Fallador de primera instancia declaró únicamente como responsable del siniestro marítimo de encallamiento al Piloto Práctico, se adicionará un artículo en el fallo allegado a esta Dirección General mediante el grado jurisdiccional de consulta, en el cual se declarará civilmente responsable al Capitán de la motonave “MEMORY”, con fundamento en las pruebas obrantes en el expediente y lo previsto en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

VI. DEL AVALÚO DE LOS DAÑOS

En relación con el avalúo de los daños, se evidencia que el Fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no contó con suficientes elementos materiales probatorios que permitan tasar los daños generados por el siniestro marítimo de encallamiento, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

No obstante, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto y respaldará lo dispuesto por el fallador de primera instancia, por cuanto en consulta la decisión debe ser de plano.

VII. DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

Respecto a las posibles violaciones a normas de Marina Mercante, el Despacho evidencia que tal y como lo determinó el Fallador de primera instancia, el señor ANTONIO RODRIGO

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753., reiterada en Sentencia 19 de diciembre de 2011 Exp. No. 44001 31 03 001 2001 00050 01. Sentencia 8 de abril de 2014 Radicación n° 11001-31-03-026-2009-00743-01.

ARCHBOLD HOWARD no actuó bajo lo establecido en la Ley 658 de 2001, como persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima. Lo que permite observar que incurrió en lo establecido en el numeral 4° del artículo 62, el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 62. Faltas disciplinarias. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

(...)

4. La negligencia en la prestación de la actividad marítima de practicaje.

(...)” (Cursiva y subraya fuera de texto)

Así mismo en lo que atañe al Capitán de la motonave “MEMORY”, el Despacho observa que no actuó bajo lo dispuesto en el artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015⁶, como quiera que al ser responsable directo de la seguridad de la nave, no consideró aspectos relevantes como el nivel de agua en los tanques de lastre, lo que afectó el calado de la nave.

No obstante, es menester citar el contenido del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011⁷, el cual establece lo concerniente a la caducidad de la facultad sancionatoria, de la siguiente manera:

*“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 citado artículo regula distintos aspectos, los cuales se relacionan con la caducidad de la facultad sancionatoria, la pérdida de competencia y el silencio administrativo. Por ello, es procedente indicar que según lo dispuesto en la norma, las autoridades cuentan con el lapso de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia de los hechos tipificados como infracción administrativa, para expedir y notificar el auto administrativo que imponga la sanción.

⁶ “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”

⁷ Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Sobre ello, la Corte Constitucional⁸ 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, frente al caso concreto, los hechos que originaron la apertura de la presente investigación, sucedieron el día 24 de noviembre de 2013, es decir que, hasta el 24 de noviembre de 2016, la Capitanía de Puerto de San Andrés debía expedir fallo imponiendo una sanción administrativa por violación a las normas de Marina Mercante, así como de la notificación del mismo. En consecuencia, al proferir fallo de primera instancia el día 28 de septiembre de 2018, había operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria.

Razón por la cual, el Despacho procederá a revocar los artículos segundo y tercero del fallo proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés.

VIII. DE LAS CONCLUSIONES

Conforme a todo lo anteriormente desarrollado, el Despacho puede concluir lo siguiente:

1. El siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY", fue ocasionado por responsabilidad de los señores JORGE PORTOCARREÑO PEÑA y ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD, en sus condiciones de Capitán y Piloto Práctico respectivamente. Por tal razón se adicionará un artículo al fallo proferido en primera instancia, declarando como responsable al Capitán de la referida nave.
2. Se comprobó que existió una transgresión a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán y el Piloto Práctico. Sin embargo, por las consideraciones anteriormente expuestas, se procederá a revocar los artículos segundo y tercero.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, en los siguientes términos:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY" de bandera panameña, al señor JORGE PORTOCARREÑO PEÑA identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.275.683 de Buenaventura, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

⁸ Sentencia C-875 del 22 de noviembre de 2011, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR los artículos segundo y tercero de la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

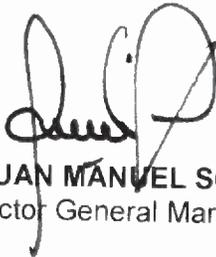
ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 28 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor JORGE PORTOCARREÑO PEÑA en condición de Capitán de la motonave “MEMORY”, al señor BERNARDO BASILIO BUSH HOWARD en condición de Agente Marítimo de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto, así como su posterior envío a la Capitanía de Puerto de Providencia.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de San Andrés debe remitir copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 13 NOV 2019



Vicealmirante **JUAN MÁNVEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo