

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 14012013001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo abordaje- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 15 de marzo de 2017, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "AMBAR I" y el remolcador "MEDORO", ocurrido el 5 de enero de 2013, previo a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado el día 9 de enero de 2013, por la señora MARIA CHAPARRO LONDOÑO, la Capitanía de Puerto de Santa Marta tiene conocimiento del siniestro de abordaje ocurrido el día 5 de enero de 2013 entre la motonave "AMBAR I" y el remolcador "MEDORO"
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 14 de enero de 2013 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "AMBAR I" y el remolcador "MEDORO", 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 15 de marzo de 2017, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
 - *"Declarar responsable del siniestro marítimo abordaje, ocurrido el 5 de enero de 2013 al señor RUBEN DARIO SARMIENTO SAMPER, identificado con cedula*

de ciudadanía No. 85.452.770, expedida en Santa Marta, en su condición de Capitán de la M/N ambar I".

- *"Abstenerse de fijar avalúo de daños por el siniestro marítimo (...)"* (cursiva fuera del texto)

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 Santa Marta 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 Santa Marta, 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 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 estudio probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

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.

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;*

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: “Deparar 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 (...)”.

- 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".*
(cursiva fuera de texto)

Del escrito presentado el día 9 de enero de 2013 por la señora MARIA CHAPARRO LONDOÑO, se concluye que la motonave "AMBAR I", estaba a la espera de las instrucciones por parte del remolcador "MEDORO" para hacer el ingreso a la zona de fondeo y poder hacer el respectivo relevo del personal, durante esa espera el Capitán de la nave decide entrar debido a un presunto llamado por parte del Capitán del remolcador, situación que controvierte el Capitán del mismo, ya que afirma que en ningún momento dio la orden ni las instrucciones de ingreso a la lancha "AMBAR I", ocurriendo el siniestro marítimo de abordaje.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo entre la motonave "AMBAR I" y el remolcador "MEDORO"; acaecido el día 05 de enero del 2013, en virtud del numeral c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS, 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 enarbolan 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)

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 consecuencias²

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaración 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 nave "AMBAR I", Sr. RUBEN DARIO SARMIENTO SAMPER, en declaración rendida en audiencia pública el día 5 de abril de 2013, afirmó lo siguiente:

“(...) Hice primero relevo de personal del DORNIC, después hice igualmente el de CERREJON, y el de MEDORO fue el último, porque era el que estaba con al grúa SARA B yo llame por radio y no me confirmaron la entrada, me quede en el socaire de la grúa, es decir, en la popa de la grúa, estando allí llamaron del MEDORO, AMBAR entra, y yo entré estando el remolcador a 90 como lo llaman ellos, por el lado de babor, subieron los cuatro entrantes y bajaron los tres salientes, estando allí pregunto quién falta me contestaron falta el Capitán, vuelvo y pregunto quién falta, el capitán, cuando

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

estoy allá el remolcador viene virando es decir girando a babor, cuando ya me aprisiona contra la grúa yo doy marcha atrás pero ya no tenía espacio estaba aprisionado contra la grúa aprisionada brincan el personal saliente de la lancha a la grúa y al remolcador, yo soy el ultimo que salgo y alcanzo a coger el cabo de la lancha estando en el remolcador, cuando el remolcador se pega a la grúa es cuando yo salto a la grúa para amarrar la lancha a la grúa (...)"(cursiva fuera del texto).

Respecto al procedimiento que se realiza para el relevo del personal, manifestó:

" Se reporta la embarcación que se le va a hacer relevo o el servicio, ellos le dicen a uno por donde entrar por estribor o por babor, toda esa orden la da el capitán, el que va a hacer el servicio y el que lo va a recibir, es decir yo le comunico al CERREJON CERREJON CERREJON dame una s para dejar este relevo, y el Capitán contesta por radio entra por babor, si el capitán no da la orden de entrada uno debe esperar, hasta que el Capitán del remolcador ordene la entrada, y se hace el relevo o el que se le va a hacer e servido , esta es la operación que se hace en cada maniobra"(cursiva fuera del texto).

Con respecto a la pregunta, si solicitó permiso al Capitán del remolcador "MEDORO" para realizar el relevo, expuso:

"Yo llamé por radio pero no me contestaron enseguida, fue cuando me quede en el socaire de la grúa SARA B, estando ahí me llamaron del remolcador AMBAR AMBAR entra y fue cuando yo entre a dejar el relevo entrante, se bajaron los 4 entrantes y subieron los tres , estando allí preguntan quién faltaba y cuando e dicen que falta el Capitán estando allí el remolcador viene virando cuando me aprisiona con la grúa, cuando brincan uno al remolcador y otro a la grúa, y es cuando salgo por la proa para asegurar la lancha con el cabo con la grúa (...)"(cursiva fuera del texto).

Respecto a la maniobra que realizaba el remolcador "MEDORO", cuál fue su reacción, dijo:

"Trato de salir en rever pero los motores están contra la grúa le di hacia adelante un poquito para salir en rever y es cuando el remolcador m aprisiona" (cursiva fuera del texto).

Al momento que se le pregunta, si informo al Capitán del remolcador que se encontraba en el socaire de la grúa "SARA B" para realizar el relevo, contestó:

"Yo no le confirmé al Capitán, pero del remolcador me dijeron AMBAR AMBAR entra, no se quien tenga más autorización para entrar a hacer el relevo a esa embarcación, después del Capitán" (cursiva fuera del texto).

En audiencia pública, con fecha 3 de mayo de 2013, el señor ERNESTO JOSE CHALELA MARTINEZ, en calidad de Representante Legal de la Sociedad

En audiencia pública, con fecha 3 de mayo de 2013, el señor ERNESTO JOSE CHALELA MARTINEZ, en calidad de Representante Legal de la Sociedad COREMAR S.A.S., Armador del remolcador "MEDORO", con respecto a los hechos del 5 de enero de 2013, expuso:

" La información que recibí de parte de nuestro departamento operativo es que siento las 18:00R de este mismo día durante una maniobra de fondeo de nuestro remolcador MEDORO con una grúa CNR para la cual estamos contratados para realizar este tipo de operaciones, la lancha AMBAR I de la empresa operaciones logísticas marítimas encargada de hacer los relevos de personal de forma imprudente y sin recibir previa autorización del Capitán del remolcador MEDORO para hacer su acercamiento entró por el costado de babor en plena maniobra de fondeo quedando aprisionada entre la grúa y el remolcador. Este tipo de operaciones siempre que se hace embarque y desembarco de personal la lancha menor siempre tiene como protocolo y buena práctica, siempre deben esperar autorización del Capitán del remolcador para hacer la aproximación (...)" (cursiva fuera del texto).

Referente a cuál es el procedimiento que se realiza para el relevo del personal de los remolcadores, contestó:

"La operación de relevo de personal se hace a través de lanchas que llegan a estos equipos ya que no existe un muelle donde esta actividad se pueda realizar, los turnos se hacen con relevo de 12 horas y una vez la lancha con el personal que viene a bordo recibe la orden e instrucción del capitán para su aproximación indicándole el costado donde hacerlo ya sea babor o estribor, el motorista puede hacer esta maniobra, vuelvo y repito y lo recalco siempre y cuando reciba la orden del capitán del remolcador para hacerlo" (cursiva fuera del texto).

Respecto al protocolo que debió realizar el Capitán del remolcador "MEDORO" el día de los hechos, dijo:

"para este tipo de operaciones y siguiendo los estándares de seguridad implementados en nuestra compañía como son los sistemas de gestión ISM e ISO 9000 14000 Y 18000 el cual sus objetivos es preservar sobretodo la vida humana, el medio ambiente y por último los equipos e infraestructura, el capitán de dicho remolcador con anterior, lo primero que tiene que hacer para este tipo de procedimientos es verificar las condiciones tanto marinas como de operación sean aptas para este tipo de procedimientos, una vez esto y las condiciones son apropiadas el Capitán del remolcador debe comunicarse por vía de radio para dar la autorización del acercamiento u aproximación" (cursiva fuera del texto).

Respecto a indicar si es posible que la tripulación haya decidido su desembarco de manera unilateral sin la autorización del Capitán del remolcador, dijo:

"Como contesté anteriormente, el desorden se genera por una aproximación sin previa autorización" (cursiva fuera del texto).

El día 7 de junio del 2013, en audiencia pública, el señor MIGUEL BLANCO JULIO, en calidad de Capitán del remolcador "MEDORO" respecto a los hechos, expuso:

"Yo me encontraba en maniobra con la grúa SARA B, en ese momento trabaja de asegurarla en la boya de amarre No. 12, eso ocurrió aproximadamente entre 21:25 y 21:30 horas, yo me doy cuenta del incidente cuando deje la grúa amarrada en la boya, habiendo terminado la maniobra. No me percate del abordaje con la lancha porque el no hizo los correctivos, que eran comunicarse con el remolcador pidiendo autorización para abordar y si lo hizo no lo escuche, para el abordar tenía que esperar mi autorización, cuando me di cuenta de ese hecho, baje a cubierta y vi la densidad de ese accidente, de hecho la actitud o mal maniobra del capitán de la lancha, distrajo la atención de mis colaboradores, que los hizo asumir que estaba autorizado para entrar, no siendo así, de ese hecho quedo la gravedad del accidente" (cursiva fuera del texto).

En cuanto al protocolo que debía seguir como Capitán del remolcador "MEDORO", dijo:

"El protocolo que yo debía seguir era lo que ya estaba haciendo, llevando la grúa acoderada y llevarla hacia la boya, hacia el cabo donde la voy a amarrar, en ese caso guiados por los tripulantes de la grúa que son los que van a recoger el cabo para asegurar la grúa " (cursiva fuera del texto).

Respecto a la expresión por parte del Capitán de la lancha "AMBAR I", donde asegura que por parte del remolcador lo llamaron y dijeron "AMBAR" entra "AMBAR", afirmó:

"Negativo, en ningún momento le he dado la autorización, como lo dije no lo escuché llamarme y tampoco eran las condiciones para autorizar el abordaje" (cursiva fuera del texto).

Respecto al protocolo, para el desembarque de los tripulantes a bordo del remolcador, dijo:

"El protocolo es que el tripulante debe esperar la orden del capitán, pero en este caso, el Capitán de la lancha interrumpió su buena actitud ya que ellos presumieron que la lancha se había acercado con autorización del capitán y en ese caso cuando la lancha se acerca, ellos saben que es para el relevo, confusión que les hizo llegar el Capitán de la lancha AMBAR I" (cursiva fuera del texto).

Respecto a los hechos acaecidos el día de ocurrencia del siniestro, el señor JAIME ALBERTO HERRERA, marinero de la motonave "AMBAR I" manifestó lo siguiente: (audiencia Pública con fecha 7 de junio 2013 folio 296).

"(...) Realizamos el relevo de los remolcadores Barranquilla y Cerrejón, luego nos dirigimos hacia el remolcador MEDORO pero nos dimos cuenta que se encontraba en maniobra y quedamos esperando en el socaire de la grúa que nos autorizaran el ingreso para hacer el relevo cuando escuchamos por radio "AMBAR ENTRA" y se encontraban los marinos del remolcador salientes en la cubierta del remolcador esperando que la lancha ingresara por ellos (...)" (cursiva fuera del texto).

Respecto a cómo se ejecuta la maniobra, el marinero respondió:

"Primero se solicita al capitán de la embarcación el ingreso, luego que da la orden se ingresa a recoger el personal, el marino, para este caso yo, me encargo de ayudar al personal para abordar y desbordar la embarcación y que no vayan a tener ningún percance" (cursiva fuera del texto).

El día 3 de septiembre del 2013 en audiencia pública, el señor JORGE FIDEL FONSECA CAÑAS, marinero de COREMAR, respecto a los motivos ocasionados el siniestro del día 5 de enero del mismo año, expuso:

"Para mi concepto la lancha se metió por el lado de babor, donde si ya estando la grúa en dirección a la boya la maniobra ameritaba que el remolcador girara hacia babor para hacer un acercamiento grúa boya. Segundo el lanchero hizo caso omiso no sé por qué motivo por qué no reacciono cuando se le pidió que se alejara cuando ya se había hecho el relevo, si el lanchero hubiera acatado lo que se le dijo, él tenía tiempo de salir y el accidente no hubiera ocurrido por que el remolcador ya estaba a noventa" (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta analizar las declaraciones rendidas que dan cuenta del momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir de manera clara e inequívoca, que la actuación del Capitán de la motonave "AMBAR I" fue apresurada a pesar de considerar que era la mejor opción. El hecho de no haber seguido el protocolo y no haber esperado las órdenes completas y exactas por parte del Capitán del remolcador "MEDORO" es la causa que ocasiono el siniestro marítimo en estudio. Teniendo en cuenta que la navegación es una actividad peligrosa se deben tener en cuenta todos los requisitos de seguridad.

La seguridad de la navegación y de la tripulación fueron puestas en peligro por parte del Capitán de la nave "AMBAR I", tanto así, que varios de los tripulantes salieron heridos. Desde el momento en que el Capitán de la motonave "AMBAR I", decide avanzar hacia la maniobra sin la autorización del Capitán del remolcador "MEDORO", teniendo claridad del protocolo, puso en riesgo su vida y a la de los tripulantes.

Así las cosas, queda claro que el Capitán de la nave "AMBAR I" no cumplió con sus obligaciones pertinentes, y por ende no pudo evitar el siniestro marítimo de abordaje. Por otra parte si hubiera reaccionado a tiempo a las indicaciones que le estaban dando los tripulantes segundos antes del siniestro este se hubiera evitado.

IV. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

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

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Capitán de la motonave "AMBAR I". La que fundada en la falta de prudencia, diligencia, cuidado, y actitud apresurada ocasiono el siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "AMBAR I" y el remolcador "MEDORO".
2. La conducta del Capitán de la motonave "AMBAR I" 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.
3. En el presente caso, el señor RUBEN DARIO SARMIENTO SAMPER, en su condición de Capitán del motonave "AMBAR I", no logró demostrar que el siniestro marítimo de abordaje, sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se demostró 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 Santa Marta por lo que se respaldará la posición del fallador de primera instancia.

V. Del avalúo de los daños.

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 existe prueba que permita evaluar los posibles daños generados por el siniestro marítimo, así como tampoco obra dentro del expediente solicitud formal de una persona tendiente a reclamarlos, ni tampoco se tasaron en el expediente. 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, respaldando la decisión proferida en primera instancia.

VI. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante.

Finalmente este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Santa Marta no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, a fin de establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, la facultad legal para imponer sanción alguna ha caducado a la fecha, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

VII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 05 de enero de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor RUBEN DARIO SARMIENTO SAMPER, en su condición de Capitán, en el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "AMBAR I", razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad la decisión del 15 de marzo de 2017 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión proferida el día 15 de marzo de 2017 por el Capitán de Puerto Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

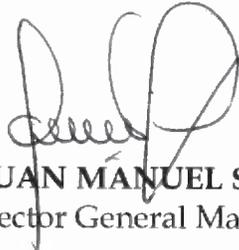
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor RUBEN DARIO SARMIENTOSAMPER, en su condición de Capitán de la motonave "AMBAR I", a la doctora ANGELA REGINA CARABALLO, quien obra como apoderada de la Empresa COREMAR S.A.S, Armador del remolcador "MEDORO" y del Capitán del citado remolcador señor MIGUEL BLANCO JULIO, a la señora MARIA CHAPARRO

LONDOÑO, en calidad de Representante Legal de la Empresa LOGISTICAS MARINA S.A, Armador de la motonave "AMBAR I" o quien haga sus veces, el señor ALEJANDRO ORTIZ VEGA, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase, 29 MAR 2019



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