

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 OCT 2019

Referencia: 16012014001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento –
Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 28 de septiembre de 2018, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "LAS TRES E" de bandera Venezolana, identificada con matrícula No. AMMT 1445, por los hechos ocurridos el día 2 de marzo de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta allegada el día 3 de marzo de 2014, por el señor KLEVER BARRIOS MATA, en calidad de Capitán de la motonave "LAS TRES E", la Capitanía de Puerto tuvo conocimiento de los hechos ocurridos el día 2 de marzo de 2014.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 4 de marzo de 2014, el Capitán de Puerto de Riohacha decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "LAS TRES E", 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 28 de septiembre de 2018, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar responsable del siniestro marítimo de encallamiento ocurrido el día 2 de marzo de 2014, al señor KLEVER BARRIOS MATA (...)" (cursiva fuera de texto).

"Obtenerse de fijar avalúo de daños por el siniestro marítimo (...)" (cursiva fuera de texto).

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2, 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

Este Despacho encuentra necesario referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta 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 Santa Marta, 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 normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

Los siniestros en el Derecho Marítimo, tienen alcances e implicaciones en dos aspectos, tanto académicos como internacionales.

Los siniestros marítimos, traen consigo una complejidad en su naturaleza, y dos aspectos muy importantes cuando se trata de estos, es la relación directa que tiene con

la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, los elementos requeridos para la correcta navegación.

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". (cursiva fuera de texto)*

De las pruebas que reposan en el expediente, este Despacho encuentra que en este caso se trató la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "LAS TRES E" de bandera Venezolana, ocurrido el día 2 de marzo de 2014, en virtud del numeral b) 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 8ª de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS, adoptada el 1 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

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 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar 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 (...)".

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.

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) (cursiva fuera de texto).

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" (cursiva fuera del texto).

Así las cosas, 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 análisis técnico.

De acuerdo al informe pericial presentado por el Perito Marítimo en Navegación señor LEÓN CARLOS FULLEDA BARANDICA, tal y como figura en los folios del 63 al 70 del expediente objeto de la referencia, el encallamiento ocurrió por:

Circunstancias que producen el encallamiento:

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

"Al realizar la maniobra de fondeo le fue lascado aproximadamente 30 metros de cabo al ancla; cosa que no es recomendable en esta área, debido a que el fondo marino es duro y rocoso, sumándole a eso los intensos vientos y fuerte oleaje, el ancla se inclinaría y no tendría buen agarre con el fondo. (La decisión correcta para una maniobra de fondeo adecuada, sería de lascar entre 80 y 100, metros de cabo, así el ancla permanecería acostada, dándole mayor posibilidad para un buen agarre con el suelo, sin importar los fenómenos atmosféricos de momento).

"El Capitán y toda su tripulación descendieron de la embarcación, no obstante dejaron encargado a un nativo de Riohacha para que les cuidara la embarcación. En las horas de la tarde y como suele ocurrir en Riohacha, se incrementaron los vientos y por consiguiente la formación de un fuerte oleaje. La fuerza de la naturaleza comenzó tener efecto sobre la embarcación, el viento y las olas en vista que el ancla no cumplía su labor empezó a "Garrear", abordo se encontraba solamente una persona no preparada para este acontecimiento, su labor era la de vigilancia"

"La motonave al acercarse a la playa, la quilla tocó fondo, este al ser constituido por piedras, rompió el casco de la nave, llenándose de agua los bajos fondos, de esta manera encallándose de manera definitiva" (Cursiva fuera de texto).

(...) Conclusiones del peritazgo:

- "La motonave "LAS TRES E", encalló en las playas de Puerto Caracol, por Garreo del ancla, debido al mal tiempo en la zona, fondeo no adecuado, más haber quedado en custodia de una persona sin experiencia en maniobras marineras, para reaccionar en casos de emergencia, como el ocurrido" (cursiva y subraya fuera de texto):
- "El no haber escogido el sitio adecuado para fondeo utilizando las cartas náuticas adecuadas, las cuales zozobraron con todos los equipos de navegación de la motonave" (cursiva fuera de texto).

Según lo que expone el perito, se evidencia que la causa del siniestro marítimo de encallamiento ocurrió por desconocimiento del Capitán de la motonave "LAS TRES E", en cuanto al lugar y forma de fondeo; al descuido por haber dejado a cargo de la motonave a una persona sin la experiencia necesaria para tal labor, sumado a las condiciones meteomarineras que se presentaban el día de los hechos.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Respecto a la responsabilidad declarada en la decisión proferida en primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

En audiencia realizada el día 20 de agosto de 2014, el señor KLEVER BARRIOS MATA, en condición de Capitán de la motonave "LAS TRES E", en cuanto a los motivos del por qué la motonave arribó el día 2 de marzo de 2014 al Puerto de Riohacha, indicó siguiente:

"(...) Nosotros salimos de aquí de Cartagena con el fin de llevar la motonave las Tres E, hasta Riohacha, lo cual hicimos en un viaje normal de tres días tuvimos inconvenientes pero todos los solucionamos, porque a mí me contrataron para eso nada más (...)" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a los inconvenientes que presentó la motonave "LAS TRES E" durante el viaje del Puerto de Cartagena al Puerto de Riohacha, informó:

"En el camino había mal tiempo y la primera noche nos quedamos en caño dulce en el Atlántico, en la bahía de caño dulce y al día siguiente en la mañana ya con el mar más quieto más calmado salimos de caño de dulce y después que pasamos el Río Magdalena, el timón de la motonave se partió, ahí con los conocimientos que tengo de tanto tiempo trabajando logré llevar la embarcación cerca de la bahía de Santa Marta, y por radio me comuniqué con Guardacostas para que me brindara ayuda ya que no podía maniobrar correctamente, Guardacostas nos recogió y nos llevó hasta la bahía de Santa Marta y al día siguiente mandamos a arreglar el timón (...)".

"Como a las 2 de la tarde, zarpamos para Riohacha, navegamos toda la noche y llegamos como a las 6:30 o 7:00 de la mañana y entregamos la motonave a la persona que estaba encargada de recibirla, la recibió, le entregamos todos los equipos, fondeamos el barco donde ellos nos dijeron que lo fondeáremos, porque ahí estaba seguro, nos desembarcamos y ya se hicieron ellos (Sic) de su motonave porque ese era el contrato entregárselo allá en Riohacha".

"(...) como a las 3:00 de la tarde me llama el muchacho que estaba encargado que le mandara a uno de los marinos porque el barco se estaba garreando, yo lo mandé como a los 40 minutos me dice que le mande al maquinista porque la máquina se había apagado, pero yo decidí ir para ver qué era lo que pasaba y es que me doy cuenta que el barco se había encallado y no me avisaban y no me decían, si no voy yo mismo no me entero. Además que los dos muchachos que estaban cuidando el barco se tiraron al agua y lo dejaron solo y fueron a avisar y no encontraban a la persona encargada en tierra (...)" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la forma de cómo se enteró del encallamiento de la motonave "LAS TRES E", expuso:

"Yo me enteré yo mismo, porque cuando el encargado me dice que le mande primero un marino, él no me dice que está pasando, después me dice que le mande al maquinista y es cuando yo decido acompañar al maquinista y es que me doy cuenta que el barco está encallado" (cursiva fuera de texto).

Referente a personas lesionadas por la ocurrencia del siniestro marítimo de la motonave "LAS TRS E", dijo:

"No hubo ninguna persona afectada porque nosotros ya no estábamos en la embarcación" (cursiva fuera de texto).

En relación a las condiciones actuales de la motonave "LAS TRES E", afirmó:

"O sea tengo entendido que la motonave la desarmaron toda porque después que ocurrió el siniestro los marinos y yo colaboramos al máximo para tratar de sacarla lo cual hicimos pero sufrió mucho la embarcación" (cursiva fuera de texto).

Con base en las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave "LAS TRES E", se encuentra que ésta tuvo varios inconvenientes en el viaje del Puerto de Cartagena al Puerto de Riohacha, de todas maneras la navegación se hizo tal y como estaba programada en el zarpe.

Según las pruebas estudiadas, se puede decir de manera clara e indiscutible que el actuar del Capitán no fue el correcto, pues no cumplió con sus funciones como tal. Si bien es cierto que su labor era navegar y entregar la motonave en el Puerto de Riohacha, este como Capitán y jefe de gobierno del buque, debió percatarse y tener la seguridad que la motonave quedaba a cargo de una persona con experiencia en actividades marítimas, cuestión que si ocurría una emergencia tal y como sucedió efectivamente en este caso, tuviera la capacidad de solventarlo o mitigar el daño mientras llegaba el apoyo. Empero el buque fue abandonado y encontrado encallado por el Capitán luego que le pidieron apoyo para ubicar al maquinista.

Así las cosas, se observa que el Capitán de la motonave "LAS TRES E", no tomó las decisiones adecuadas ni pertinentes al momento en el que decidió desembarcarse de la motonave sin tener la certeza de las capacidades de la persona que quedaba a cargo. Por tal razón se encuentra que el siniestro marítimo es producto de su actuar.

Además, se tiene que la forma en la que se realizó el fondeo, no fue la adecuada, pues se lanzó el ancla en un sitio inapropiado y no se tomaron las medidas de seguridad adecuadas para la motonave teniendo en cuenta los vientos, el estado rocoso del lugar donde se fondeó y las fuertes olas de mar, es decir, el Capitán también falló al no

realizar adecuadamente la maniobra, pues posiblemente al ejecutarla bien se hubiera podido evitar el siniestro.

Si bien es cierto que la navegación marítima se considera como una actividad peligrosa y que se le atribuye la culpa a quienes la ejercen, también lo es que en ocasiones con miras a exonerarse de responsabilidad es posible que se pueda llegar a demostrar una causa extraña que rompa el nexo causal, caso que no ocurre en el encallamiento de la motonave "LAS TRES E", pues ha quedado demostrado que la causa fue el actuar incorrecto del Capitán.

En este orden de ideas el actuar del Capitán de la motonave "LAS TRES E", incidió de manera notable en el siniestro marítimo de encallamiento ocurrido el día 2 de marzo de 2014.

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

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

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto en estudio, fue la conducta desarrollada por el Capitán de la motonave "LAS TRES E", quien fondeó acorde a las instrucciones de los armadores, pero no tuvo presente las condiciones del sitio ni las meteorológicas adversas del área. Así mismo por cuanto dejó la nave a cargo de una persona que no contaba con la experticia adecuada.
2. En el expediente no se logró demostrar que el encallamiento sucedió por una causa ajena a su voluntad, ni por fuerza mayor o caso fortuito, por lo que no es posible exonerar de responsabilidad al señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en su condición de Capitán de la motonave "LAS TRES E".
3. Si el señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en su condición de Capitán de la motonave "LAS TRES E", hubiera sido prudente al momento de realizar en fondeo de manera correcta y dejar a la persona idónea encargada de la misma, el siniestro se hubiera evitado.

Sobre el particular es necesario mencionar las siguientes sentencias:

Con relación a la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005, estableció que:

"Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar,

elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva –la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad” (cursiva y subraya fuera del texto).

Hay que 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 situaciones sólo exige que el daño pueda imputarse.

Todo Capitán, al momento de asumir la responsabilidad de tener al mando una motonave, debe contar con la capacidad y pericia necesaria para no poner en riesgo la vida los tripulantes, la nave y la de él mismo, como también debe acogerse a las medidas de seguridad y las ayudas a la navegación, entre ellas las cartas náuticas, con el fin de ejecutar las maniobras adecuadas.

Por otra parte, 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 dañinos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable”. -Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero- (cursiva, 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)

Para este Despacho la responsabilidad del Capitán es indiscutible en el siniestro de encallamiento ocurrido el día 2 de marzo de 2014

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 1 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico nacional se suma 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 (cursiva fuera de texto).

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) (cursiva fuera de texto).

El Código de Comercio establece en su:

"Artículo 1501 Funciones y Obligaciones del Capitán:1) cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación, 2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración etc, de los puertos de zarpe y arribo(...), 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, aun mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave(...)" (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, también es necesario traer a colación artículo 40 del el Decreto 1597 de 1988, derogado por el Decreto Único reglamentario del Sector Administrativo de Defensa No. 1070 de 2015, (Artículo 2.4.1.12.3.6) que dice:

"Son funciones y obligaciones del Capitán: 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 totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación. 4. Respalda la legítima autoridad de sus oficiales para el mantenimiento de la disciplina a bordo y la seguridad de la nave. 5. Velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo. 6. Estimular y organizar la instrucción marinera de los subalternos como medio indispensable para garantizar la seguridad de la nave y de la gente a bordo" (cursiva fuera de texto).

Así las cosas, y teniendo claras las normas que taxativamente mencionan las obligaciones y funciones del Capitán, para este Despacho, no es posible exonerarlo de responsabilidad, por el contrario éste debe asumir las consecuencias jurídicas de su actuar. A lo largo de este fallo, y en el estudio del expediente se visualizó que el señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en su calidad de Capitán, no cumplió en debida forma con sus funciones. Razón por la cual se confirmará la declaratoria de responsabilidad adoptada en primera instancia por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

VI. 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 en el expediente no obra ningún tipo de reclamación encaminada a resarcir los mismos, los cuales fueron causados a la motonave, conforme a lo dispuesto en el artículo 48 del Decreto ley 2324 de 1984. No obstante, como quiera que en segunda instancia la decisión es de plano el Despacho se inhibe de pronunciarse al respecto.

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

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. Así mismo, esta instancia evidencia que los hechos corresponden al 2 de marzo de 2014 y el artículo 52 del código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) prevé que la sanción caduca a los 3 años de ocurrido el hecho.

VIII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 2 de marzo de 2014, está probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en condición de Capitán de la motonave "LAS TRES E", en el siniestro marítimo de encallamiento,

razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad el fallo del 28 de septiembre de 2018 proferido por parte del Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación que fue instruida por la Capitanía de Puerto de Riohacha.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el fallo proferido el día 28 de septiembre de 2018 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación del siniestro marítimo de encallamiento adelantada en contra de señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en calidad de Capitán de la motonave "LAS TRES E", con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de éste proveído. No obstante se aclara, que el siniestro marítimo es de encallamiento y no varadura como se referenció en el citado fallo. Así mismo se aclara el artículo 1° del aludido fallo en el sentido que el número de cédula de ciudadanía del señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA es 73.117.771, expedida en Cartagena y no como allí aparece.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Riohacha, el contenido de la presente decisión al señor KLEVER JOSÉ BARRIOS MATA, en condición de Capitán de la motonave "LAS TRES E", en calidad de Capitán de la motonave "LAS TRES E"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

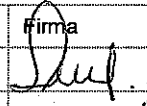
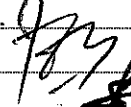

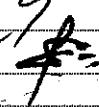
ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Riohacha, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Riohacha, 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, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase,

11 OCT 2019


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

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo Cubillos	Asesor Jurídico	
Revisó	Jaime Ramirez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante de Mesa Técnica	
Aprobó	Teniente Neyl Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	