

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 de marzo de 2021

Referencia: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación
Investigación:

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, apoderado especial de la **sociedad GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**, en contra de la sentencia de primera instancia del 26 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación jurisdiccional por la presunta ocurrencia del siniestro marítimo de ruptura del cable submarino perteneciente a la sociedad antes citada, el cual involucró a las motonaves **AGATIS** de bandera de Panamá, identificada con número IMO 9117844; **GENCO OCEAN**, de bandera de Panamá, identificada con número IMO 9624768 y **AMELIA** también de bandera de Panamá, IMO 9624768; previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado el día 20 de enero de 2016 por la sociedad **GLOBENET CABOS DE COLOMBIA S.A.S.**, se dio a conocer al Área de Litorales de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, los hechos relacionados con la ruptura de un cable submarino, ocurrido a 3.2 millas náuticas de la playa, específicamente en las coordenadas 11 01.5952N; 7455,415W.
2. El día 21 de enero de 2016, el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en los hechos anteriormente descritos, procedió a dar apertura a la citada investigación, decretando a la vez la práctica de los medios probatorios pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, así como fijación de fecha para la realización de la Audiencia que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas decretadas, practicadas y recolectadas; el Capitán de Puerto de Barranquilla, profirió sentencia de primera instancia el día 26 de septiembre de 2018, mediante la cual declaró que no se configuró Siniestro Marítimo alguno, con ocasión a los hechos relacionados con la ruptura del segmento 2.3 del cable submarino perteneciente a la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS S.A.S.**



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio del código QR y el código de verificación. Identificador: uQOL +Uns D3R2 f6Ja K63J p+hd 7qM=

En consecuencia de ello, no se generaron daños y tasación al respecto. Asimismo, se declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante, conforme a lo establecido en la parte considerativa de la sentencia en mención.

4. Respecto a lo anterior, el día 09 de octubre de 2018, el abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, apoderado especial de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**, interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la sentencia de primera instancia del 26 de septiembre de 2018.

Posterior a ello, mediante providencia del 28 de marzo de 2019, el Capitán de Puerto de Barranquilla procedió a resolver el recurso de reposición presentado, confirmando en todas sus partes la sentencia de primera instancia, concediendo a la vez el recurso de apelación en el efecto suspensivo ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009; esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 116º 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, apoderado especial de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**, empresa titular del cable submarino de fibra óptica, la cual usa y goza concesión otorgada por DIMAR, mediante resolución No. 0420 del 16 de agosto de 2013 (vigente al momento en que ocurrieron los hechos); este Despacho se permite extraer los siguientes:

1. En cuanto a la prueba pericial practicada por el Perito Marítimo Clase A, con la especialidad en navegación y Cubierta, señor **CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA** (folios 299-318), se cita textualmente:

"(...) Acuerdo a lo expuesto en el numeral 5 y sus consideraciones, el Capitán de la motonave AGATIS y la tripulación en servicio de guardia en el puente, tuvo una conducta náutica inapropiada por:

- *No hay evidencia que obre en la presente investigación que mencione las causas por las que el AIS de la motonave AGATIS dejó de funcionar entre el 03 y el 20 de enero de 2016, ni reporte del capitán sobre los motivos por los que se encontraba apagado dicho equipo. Acuerdo a lo establecido en el CAPÍTULO V del CONVENIO SOLAS, regla 19, Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo, numeral 2.4.5.7., de los AIS, dice: "los buques provistos de sistema AIS, lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica". De igual manera, acuerdo a registro AIS aportado por SEA RISK SOLUTION..., para el día 25 de diciembre de 2015 y Enero 03 de 2016, la motonave se desplazó sobre el cable sin evidenciarse claramente el paso inocente, incumpliendo lo establecido en la Resolución No. 204 de 2012 de DIMAR (...)" (Cursiva fuera de texto)*
2. Del mismo modo, el recurrente manifestó que las demás pruebas técnicas y la ruta de la embarcación de la motonave AGATIS, demostraron su desgobierno, lo cual fue corroborado por distintos informes de prensa. Lo anterior, transgredió de manera directa lo establecido en el artículo 1 de la Resolución 2014 (sic) de DIMAR, que obliga al capitán y su tripulación a respetar el corredor de ¼ de milla náutica, 500 metros a cada lado de los cables submarinos (*paráfrasis*).
 3. Por último, el apelante señaló que el fallador de primera instancia no realizó el análisis detallado de la conducta de la Agencia Marítima Bulk Maritime Agencies S.A.S. –BMA-, la cual tuvo que haber sido valorada como indicio en contra de los investigados, por cuanto en (folio 23), se evidencia la remisión de oficio con fecha del 22 de enero de 2016, en el que se solicitó la documentación relacionada con la motonave AGATIS, incluido el registrador de datos VDR, copia de la bitácora y órdenes de máquina, los cuales no fueron aportados a la investigación.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta que fueron citados los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación, presentado por el apoderado especial de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**; este Despacho procederá a resolver el recurso interpuesto, así como los demás elementos integrantes de la sentencia, en virtud de lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley aplicable, así:

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

- A. Abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, en condición de apoderado especial de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**, empresa titular del cable submarino ubicado a 3,2, millas náuticas de la playa – Apelante único.

1) En primer lugar ,tratándose de la prueba pericial practicada dentro de la investigación sujeta a estudio en el presente recurso de apelación (folios 299-318), se tiene que:

- a) El informe pericial elaborado por el Perito Marítimo Clase A “Navegación y Cubierta”, señor **CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA**, fue aportado a la investigación el día cuatro (04) de diciembre de 2017, para lo cual la Capitanía de Puerto de Barranquilla, dispuso correr traslado del mismo en audiencia convocada para el día veinte (20) de marzo de 2018, a las 09:00 horas.
- b) En audiencia practicada en la fecha anteriormente descrita, participaron las partes y sus apoderados, así como el respectivo Perito, a quien se le dio el uso de la palabra a fin de exponer detalladamente los puntos sobre los cuales se basó el dictamen por él rendido.
- c) De igual manera, en la audiencia mencionada, las partes, en especial el apoderado de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS S.A.S.**, solicitó aclaración sobre varios puntos descritos en el informe, entre ellos, los relacionados con la inspección por parte del perito al cable submarino, para lo cual se estima importante señalar lo siguiente:

“(...), No se hizo inspección física del cable, solamente se analizó el registro fotográfico, en razón a que dicho cable, un año después del incidente fue manipulado (fue reparado), posteriormente y por obvias razones para ser reparado por la nave IT INTREPIC. Por otra parte, se evidencia de todas maneras que si hubo una avería en el cable, pero no se puede determinar con la información aportada a la presente investigación de si dicha avería fue ocasionada por el ancla de un buque o cualquiera otra circunstancia , ni tampoco que hubiese sido causada por la MN AGATIS (...).”
(Folio 325) (Cursiva fuera de texto).

En consideración a lo anterior, es importante precisar el alcance de la prueba pericial dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, para lo cual es pertinente no solo analizar lo que de manera especial establece el Decreto Ley 2324 de 1984, sino también el Código General del Proceso, específicamente en lo que respecta a los puntos sobre los cuales debe recaer el respectivo informe.

En ese sentido, se tiene que en el auto del 20 de septiembre de 2017, el Capitán de Puerto Barranquilla, decretó la prueba pericial de *manera oficiosa*, en consideración a la necesidad de referirse a ciertos puntos que requerían de conocimientos técnicos y científicos necesarios para el esclarecimiento de los hechos materia de investigación.

Al respecto la prueba pericial practicada, fue debidamente controvertida en audiencia pública en la que participaron todas las partes, constituyéndose de esta manera en otro medio probatorio que una vez contrastado con las reglas de la sana crítica, debía ser valorado por el Capitán de Puerto bajo un régimen de libre apreciación de la prueba (Art. 176 CGP).

En ese orden de ideas, la prueba pericial no puede verse como un todo absoluto en el acervo probatorio con el que cuenta el Capitán de Puerto y aún este Despacho como fallador de segunda instancia, para basar su decisión, toda vez que, como se ha reiterado en párrafos anteriores, las pruebas deben analizarse en conjunto, así como a la naturaleza propia del perito (auxiliar de justicia), es decir, éste último nunca sufre al Juez, tanto así que existe la prohibición legal de que su dictamen contenga puntos de derecho (art. 226, CGP)

Dentro de este contexto, las actuaciones del Capitán de Puerto como Juez de primera instancia, fueron totalmente congruentes al cumplimiento de sus deberes, especialmente lo que respecta al empleo de los poderes en materia de pruebas de oficio para verificar los hechos alegados por las partes (numeral 4, artículo 42 del Código General del Proceso).

Si bien, la tendencia procesal contemporánea actual, se inclina cada vez a que los procesos sean más a instancia de parte (dispositivos); el poder inquisitivo u oficioso del Juez ha mantenido su importancia, más aún cuando lo que se pretende con su ejecución es administrar justicia y por ende evitar decisiones inhibitorias.

En cuando a ello, el artículo 169 del Código General del Proceso establece:

“(....) Artículo 169. Prueba de oficio ya petición de parte. Las pruebas pueden ser decretadas a petición de parte **o de oficio** cuando sean útiles para la verificación de los hechos relacionados con las alegaciones de las partes. Sin embargo, para decretar de oficio la declaración de testigos será necesario que estos aparezcan mencionados en otras pruebas o en cualquier acto procesal de las partes. (....)”
(Subrayado y Cursiva por Fuera de Texto).

Al respecto, la Jurisprudencia sostiene:

“(....) En este puntual tema, la doctrina ha enseñado que para saber "con claridad qué debe entenderse por carga de la prueba, es indispensable distinguir los dos aspectos de la noción: 1) Por una parte, es una regla para el juzgador o regla de juicio, porque le indica cómo debe fallar cuando no encuentre la prueba de los hechos sobre los cuales debe basar su decisión, permitiéndolo hacerlo en el fondo y evitándole proferir un non liquet, esto es, una sentencia inhibitoria por falta de prueba que viene a ser sucedáneo de la prueba de tales hechos; 2) Por otro aspecto, es una regla de conducta para las partes, porque indirectamente les señala cuáles son los hechos que a cada una le interesa probar (a falta de prueba aducida oficiosamente o por la parte contraria), para que sean considerados como ciertos por el juez y sirvan de fundamento a sus pretensiones o excepciones" (....)"¹. (Cursiva fuera de texto)

¹ Corte Suprema de Justicia, Proceso No. 35.109. M.P. JULIO ENRIQUE SOCHA SALAMANCA, 17 de noviembre de 2010.

Asimismo, la Doctrina reitera:

"(...) Esta figura contempla dos dimensiones procesales, la primera de ellas relacionada con la obligación del Juez en emitir una decisión de fondo (Art. 42 CGP), y la segunda con la conducta que deben adoptar las partes para probar los hechos que permitirán sacar adelante sus pretensiones (Art.167 CGP).

Se ha de precisar que la primera dimensión es imperativa para el juez (norma de orden público), por cuanto no se le está permitido emitir jurisprudencias inhibitorias. En cuanto a la segunda dimensión, es meramente facultativa, es decir un principio de auto responsabilidad de las partes, porque si bien la ley le otorga ese poder para aducir pruebas, las deja en libertad para no hacerlo, ya que nadie les puede exigir su observancia, a lo que si no se pueden sustraer las partes es a las consecuencias de su conducta probatoria frente a la carga de la prueba, por cuanto conforme a ésta, la decisión debe ser adversa para quien debía suministrarla y no lo hizo (...)" (Devis, Echandía,2002).

Por lo tanto, en un proceso solo importan los hechos demostrados, y cuando el Juez no tiene pleno convencimiento de los mismos, deberá hacer uso de los medios necesarios para llegar a la certeza de la verdad procesal y así dictar un fallo de fondo (pruebas de oficio).

Es por ello, que en cuanto a la prueba pericial se refiere, así como a los demás medios probatorios que obran en el expediente; este Despacho constata que el Capitán de Puerto de Barranquilla utilizó las herramientas procesales pertinentes para decretar pruebas de oficio y así poder llegar al pleno convencimiento de los hechos

Ahora bien, cabe precisar que la decisión del Capitán de Puerto fue una decisión de mérito, soportada en el ejercicio de los deberes y poderes ante citados, los cuales demostraron con probabilidad de certeza la no ocurrencia de un siniestro marítimo que involucrara a las motonaves AMELIA - GENCO OCEAN y AGATIS, así como tampoco la responsabilidad civil extracontractual derivada del mismo, ni la responsabilidad administrativa desplegada de la presunta infracción a la normatividad marítima.

De otra parte, al analizar los demás puntos señalados en el dictamen pericial, entre ellos los que hacen alusión al informe presentado por Sea Risk Solution, aportado por la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS S.A.S.**, donde se señaló que la embarcación estuvo a la deriva y que su ancla presuntamente arrastró el cable el 25 de diciembre de 2015; se tiene que la falla real del cable submarino fue demostrada y verificada el 20 de enero de 2016; además de ello, al analizar las aseveraciones realizadas en los informes citados, así como las declaraciones de parte y de terceros realizadas en la investigación, ambos contrastados con la regla de la sana crítica (reglas de la experiencia, el sentido común, lógica, ciencia y técnica)², no se logra a entrever con certeza o

² Parra, Quijano (2015). Manual de Derecho Probatorio.

probabilidad de certeza que el daño ocasionado al citado cable de fibra óptica fuera causado inexorablemente por la motonave AGATIS.

Al respecto, es importante reiterar que en materia de responsabilidad civil extracontractual, lo que se pretende demostrar o en su defecto desvirtuar es el nexo causal existente entre el presunto hecho dañino y el perjuicio causado, donde la certeza sobre las **causas directas** son las que importan al momento de declarar la existencia del siniestro y por ende de las responsabilidades derivadas del mismo.

Situación ésta, que no fue demostrada por el recurrente, toda vez que al tratarse de una *afirmación indefinida*³ citada en el informe pericial (prueba decretada de oficio, folio 312), la carga de la prueba se invierte y en este caso le correspondía a la parte representada judicialmente por el abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, probar que efectivamente la responsabilidad del siniestro recaía sobre el Capitán de la motonave AGATIS, sin embargo, no se demostró con otros medios probatorios la aseveración planteada.

En cuanto a lo anterior, se hace preciso acotar algunos aspectos sobre la carga de la prueba, en especial aquellos que definen tal concepto como una norma de conducta que, indirectamente les señala los hechos que a cada una de las partes le interesa probar, si realmente quieren sacar adelante sus pretensiones y, de esta manera evitar una decisión desfavorable.

Pese a que ambos aspectos implican normas de significativo alcance procesal no tienen igual fuerza obligatoria. Mientras la primera es imperativa para el Juez, (norma de orden público) quien no puede desatenderla sin violar la ley, la segunda (partes- poder dispositivo) significa un principio de *auto - responsabilidad para las partes*, meramente facultativo, porque si bien les otorga poder para aducir esas pruebas, las deja en libertad de no hacerlo ya que nadie puede exigirles su observancia. No obstante, a lo que si no se pueden sustraer las partes es a las consecuencias de su conducta probatoria frente a la carga de la prueba, ya que conforme a ésta, la decisión debe ser adversa para quien debía suministrarla y no lo hizo.

Así pues, los planteamientos anteriores nos permiten decir (Devis, 2002) que la carga de la prueba, es una noción procesal por medio de la cual se le indica al juez como debe fallar cuando no encuentre en el proceso pruebas que le den certeza sobre los hechos que deben fundamentar su decisión, e indirectamente establece para las partes el poder o facultad de aducir pruebas para la formación del convencimiento del juez sobre los hechos básicos de la acción o de la excepción, en interés propio y con entera libertad, pero cuya observancia implica consecuencias desfavorables, por lo cual determina igualmente a quien

³ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. SC-172-2020. Magistrado Ponente: LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA

corresponde evitar que falte la prueba de tales hechos, si pretende una decisión favorable basada en ellos.

Visto así los conceptos expuestos, no puede desprenderse de él, como algunos autores suelen afirmarlo, que la carga de la prueba determina *quién debe probar* cada hecho, pues únicamente señala quien tiene interés jurídico en que resulte probado para no sufrir las consecuencias de su falta de pruebas; solo cuando no se aducen éstas, hay que determinar la parte que debía evitar su omisión.

De esta manera, este Despacho desestima el argumento planteado por el recurrente, conforme a las explicaciones dadas con anterioridad.

- 2) Respecto al segundo argumento manifestado por el apelante, relacionado con los distintos informes de prensa que manifestaron el desgobierno de la motonave AGATIS, así como la transgresión a lo establecido en el artículo 1 de la Resolución 204 de 2012 DIMAR (REMAC 4), que obliga al Capitán y a su Tripulación a respetar el corredor de ¼ de milla náutica, 500 metros a cada lado de los cables submarinos; es importante señalar lo que ha dicho la jurisprudencia colombiana sobre el alcance probatorio de los informes o noticias periodísticas.

En virtud del criterio de la Corte Constitucional, *"la concepción del principio de veracidad de la información está circunscrita esencialmente a la publicación de hechos o enunciados de carácter fáctico, por parte de los medios, que puedan ser verificados"*⁴

Asimismo, indicó:

*"(...) En muchos casos no se puede determinar a ciencia cierta la exactitud de una noticia", por lo cual, indicó la corporación, "(...) En esos eventos, la condición de veracidad se cumple si el medio demuestra que obró diligentemente en la búsqueda de la verdad y que fue imparcial en el momento de producir la noticia"*⁵

Así, *"la veracidad de las publicaciones periodísticas es diferente de la veracidad procesal que el funcionario judicial tiene que establecer en la actuación, lo cual hace que el material periodístico no pueda determinar la plena certeza requerida para la adopción de una decisión de este carácter.*

*El hecho publicado puede ser cierto desde la perspectiva de la teoría del periodismo, pero esto no significa que tenga la misma validez en el proceso judicial donde las reglas de apreciación y valoración que dispone el juez trascienden de aquella labor de registro mediático (...)"*⁶ (Cursiva fuera de texto).

⁴ Corte Constitucional, sentencia T-080 de 1993, M. P. Eduardo Cifuentes Muñoz

⁵ Corte Constitucional, sentencia T-066 de 1998, M. P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

⁶ En sentencias de junio 15 de 2000 y enero 25 de 2001, al igual que en auto de noviembre diez de 2000, según radicaciones 13338, 11413 y 8298, respectivamente, el Consejo de Estado, Sección Tercera, expuso una tesis según la

Lo anterior, es importante tener en cuenta por dos razones principales:

- a) La primera de ellas, relacionada con la veracidad, el mérito y valor probatorio de los informes periodísticos; los cuales como se indicó en las sentencias antes citadas, para que los mismos puedan ser valorados como prueba, deberán encontrarse soportados en otros medios de convicción.
- b) La pertinencia del argumento planteado por el recurrente, por cuanto al citar las notas periodísticas, relaciona las mismas con afirmaciones de cesación de pagos a la tripulación y demás casos de arresto en India y Sudáfrica; situaciones que para el caso particular son impertinentes, toda vez que, no se relacionan con la causa directa del presunto siniestro, por lo que este Despacho se abstendrá de referirse a ello.

De otro lado, en cuanto a lo establecido en la Resolución 204 de 2012, actualmente incorporada al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4), si bien la misma establece las zonas de fondeo o realización de cualquier tipo de actividad marítima que mantenga total o parcialmente contacto con el fondo marino; este Despacho evidencia que dentro del acervo probatorio, no se verifica medio de convicción alguno que demuestre transgresión a ella, mucho menos el día en que presuntamente ocurrió el daño al cableado submarino (20 de enero de 2016).

3) Tratándose del argumento y afirmación relacionada con que la Capitanía de Puerto de Barranquilla no valoró como indicio en contra de los investigados (Agencia Marítima Bulk Maritime Agencies S.A.S. -BMA-), su no comparecencia y no aportación de los documentos (folio 23); este Despacho se permite hacer las siguientes precisiones:

- ✓ Se verifica que; ni la Agencia Marítima (Agencia Marítima Bulk Maritime Agencies S.A.S. -BMA-), ni el Capitán o parte de la Tripulación de la motonave AGATIS, nunca comparecieron a la investigación, lo cual en virtud de lo establecido en el artículo 241 del Código General del Proceso, podría ser tomado como un indicio en contra de la conducta procesal de las partes.
- ✓ En cuanto a la no comparecencia del Capitán y demás sujetos de la tripulación de la motonave AGATIS, se podrá dar aplicación a lo establecido en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 205 del Código General del Proceso, en cuanto a tomar como indicio en contra la no asistencia de los mismos, sin que ello implique declaratoria de responsabilidad, dado que al tratarse de un proceso declarativo, si no se demuestra la ocurrencia y la existencia de un siniestro marítimo, por sustracción de materia no podrá hablarse de declaratoria de responsabilidad civil extracontractual.

cual una versión periodística aportada al proceso sólo prueba que la noticia apareció publicada en el respectivo medio de comunicación.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se basa en el código de verificación que aparece en el código QR. Identificador: uQOL +Uns D3RZ f6Ja K63J p+hD 7qM=

Finalmente, este Despacho encuentra pertinente referirse al tipo de siniestro que dio lugar a la apertura de la investigación por parte de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, de la siguiente manera:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se entenderán por siniestros marítimos **aquellos definidos por la ley o los tratados internacionales, ratificados o no por Colombia**, indicando de manera enunciativa alguno de ellos, verbigracia, 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.

Al respecto, la Resolución MSC.255(84) (adoptada el 16 de mayo de 2008), por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, modificada por la Resolución A.1075 de 2013, adoptada el 4 de diciembre del año citado, ha definido como siniestro marítimo, aquel evento que ha tenido como resultado .1) la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 2) la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 3) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; 4) daños materiales graves sufridos por un buque; 5) la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; 6) daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 7) daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Por lo anterior, se debe entender que cuando la Autoridad Marítima tenga conocimiento de la ocurrencia en el área de su jurisdicción territorial de uno de los eventos anteriormente descritos o, de aquellos que sin estar enunciados tengan ocasión en la navegación, deberá iniciar la investigación jurisdiccional correspondiente, con miras a declarar la existencia del siniestro, la responsabilidad del mismo, determinar la condena en concreto (avalúo de daños), así como la responsabilidad por violación a las normas de la marina mercante cuando haya lugar.

Es así pues que, la Capitanía de Puerto de Barranquilla, una vez conoció los hechos relacionados con el daño causado al cableado submarino de la empresa **GLOBENET CABOS SUBMARINOS S.A.S.**, ocasionado presuntamente por las naves marítimas AGATIS de bandera de Panamá , identificada con número IMO 9117844; GENCO OCEAN, de bandera de Panamá, identificada con número IMO 9624768 y AMELIA también de bandera de Panamá, IMO 9624768; procedió a abrir la respectiva investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, la cual a la luz de los medios probatorios y la verdad procesal demostrada, llevaron a la convicción de la inexistencia de siniestro marítimo (ausencia de factor objetivo: **buque y de actividad marítima**) y por ende de responsabilidad civil

extracontractual derivada del mismo, así como de la responsabilidad administrativa causada por la violación a la normatividad marítima colombiana.

Así pues, conforme a lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes la sentencia de primera instancia del 26 de septiembre de 2018, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, de conformidad a lo establecido en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión al abogado **GUSTAVO ADOLFO CALA ARDILA**, en condición de apoderado especial de la sociedad **GLOBENET CABOS SUBMARINOS COLOMBIA S.A.S.**, empresa titular del cable submarino 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 Barranquilla para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla deberá remitir copia 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.



Vicealmirante **JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL**
Director General Marítimo



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la siguiente información: Identificador: uQOL +Un5 D3R2 f6Ja K63J p+hD 7qM=