

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA.

EDICTO 001/2024

NOTIFICADOS: Sres.

- CAPITÁN, Nave DHOKUS II, IMO 166614
- PROPIETARIO, DHOKUS II, IMO 166614
- DEMÁS PARTES INTERESADAS

EXPEDIENTE No. 13012024001 siniestro marítimo Nave DHOKUS II, IMO 166614

SENTENCIA DE FECHA 02 DE SEPTIEMBRE DE 2024

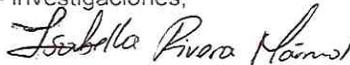
POR MEDIO DEL CUAL EL CAPITAN DE PUERTO DE BARRANQUILLA FALLA EN PRIMERA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO DE LA NAVE DHOKUS II, IMO 166614.

El señor Capitán de Puerto de Barranquilla,

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que se configuró siniestro marítimo de encallamiento de la motonave MN "DHOKUS II" identificada con OMI 166614 de bandera de Suecia, de propiedad del señor MAGNUS ULF RESLOW identificado con número de pasaporte 95703796 de nacionalidad Suecia, hechos ocurrido el día 19 de febrero de 2024, tal como se expone en la parte motiva de este fallo. **SEGUNDO: ABSTENERSE** de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de este fallo. **TERCERO: DECLARAR** que no existió Violación a las Normas de Marina Mercante, por parte del señor MAGNUS ULF RESLOW identificado con número de pasaporte 95703796 de nacionalidad Suecia, en los hechos ocurrido el día 19 de febrero de 2024, tal como se expone en la parte motiva de este fallo. **CUARTO: NOTIFICAR** la presente decisión a las partes interesadas dentro del proceso de acuerdo con el decreto ley 2324 de 1984. **QUINTO:** Sobre la presente decisión proceden los recursos de reposición ante esta misma instancia y de apelación ante el Director General Marítimo. Notifíquese y Cúmplase, (FDO) Capitán de Fragata BERNARDO SILVA FLOREZ, Capitán de Puerto de Barranquilla.

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy veinticinco (25) de septiembre de dos mil veinticuatro (2024) siendo las 07:30 horas, por el término de cinco (05) días hábiles, en la cartelera pública de esta Capitanía de Puerto y en la página electrónica de Dimar, enlace contenido jurídico, notificaciones- investigaciones,



CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL
Secretaria Sustanciadora

Se desfija en la tarde de hoy _____ del mes de _____ de dos mil veinticuatro (2024), siendo las 16:30 horas el presente EDICTO, el cual permaneció fijado por el término de ley, en un lugar público de la Secretaría.

CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL
Secretaria Sustanciadora

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla, D. E. y P, 2 de septiembre de 2024

Referencia: Investigación No 13012024-001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Fallo Primera Instancia

Procede el despacho a resolver en primera instancia la investigación No. 13012024-001, iniciada con ocasión al siniestro marítimo de “ENCALLAMIENTO” en hechos relacionados con la MN “DHOKUS II” de bandera Suecia, identificada con IMO 166614, cuando realizaba navegación en inmediación de Puerto Velero jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, teniendo en cuenta los siguientes,

HECHOS

Mediante informe de fecha 19 de febrero de 2024, se recibió información por parte de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial –ECTVMF sobre la novedad presentada por la MN DHOKUS de bandera Suecia, con ocasión al encallamiento de la nave. Exponiendo además, lo siguiente:

“Se envía correo de la situación a Guardacostas Barranquilla. Se destacó Lancha de Guardacostas BP- 741 Fin realizar patrullaje en la zona de Pto Velero.

Se realiza contacto con el señor Jesús Lopera para ampliar información y argumenta que va en dirección a la zona, que al llegar nos envía las coordenadas. Personal de la ECTMYF asistió al sitio y verifico la información con la cual se pudo identificar el nombre del velero, así mismo se verifica por el sistema y no se encuentra la trayectoria que llevaba el velero.

AMPLIACION INFORMACION

Acuerdo información recibida por parte del señor S1 VARGAS LUIS de VMS se logra establecer la identidad de 01 cuerpo sin vida, Reslow Ulf Magnus, numero de pasaporte 95703796 el cual se encontraba en las orillas de la playa...”

Con fundamento en lo anterior, el día 20 de febrero de 2024 el despacho procede a dar apertura a la respectiva investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de

“ENCALLAMIENTO” identificada con radicado No. 13012024-001 con fundamento en las facultades legales otorgadas, especialmente por las conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984.

PRUEBAS

En la presente investigación se allegaron y se practicaron las siguientes pruebas:

En declaración de fecha 22 de febrero de 2024, al señor JESÚS LOPERA RUEDA en calidad de testigo de los momentos posteriores al encallamiento el Capitán de la MN “DHOKUS II”, manifestó al despacho que:

“Él se percató que la corriente la marea traía muchas cosas, cuando se percató que vio a un ahogado ...

El encontró el velero ya tapado, varado ... el me llamo y me comunico, cuando el me llamo yo llame a Control Trafico y le dije que había unos ahogados, de segundo le comenté a Guardacostas, les di la información ...

Los hechos ocurrieron en Tubará, yo fui en moto para Tubará y le iba dando información a guardacostas.

Cuando llegue a la orilla el acceso era a pie, nos toco irnos a pie a dos kilómetro, cuando llegue encontré a Bomberos de Tubará y había unos pescadores

(...) yo el ahogado no lo vi, llego el teniente diego, nos llegó información que había gente, pero los muchachos llegaron y ahí no había nada, ahí dure como 3 horas con ellos ...”.

CIERRE DE INVESTIGACIÓN.

Mediante Auto de fecha 16 de mayo de 2024, se cerró la parte instructiva de la investigación, dando traslado a la parte investigada por el termino de tres (3) días para alegar de conclusión de conformidad con el artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984, el investigado guardó silencio al respecto.

Alegatos de Conclusión.

No se presentaron alegatos de conclusión.

COMPETENCIA.

Luego de recaudadas todas las pruebas que han sido debidamente aportadas y estudiadas dentro de la presente investigación y no habiendo más diligencias que practicar, este Despacho procede a proferir decisión de fondo sobre el asunto de estudio, con el fin de agotar el trámite en primera instancia.

Para proferir su decisión este Despacho, tiene en cuenta las siguientes consideraciones:

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de “*Adelantar y fallar las investigaciones por siniestro marítimo*”, conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Claro lo anterior, corresponde a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, ejercer dentro de su jurisdicción como Autoridad Marítima, hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas dentro de los límites de su jurisdicción señalados en la Resolución No. 0825 de 1994.

Que de conformidad con el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, le compete a la Autoridad Marítima como responsable, la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones a normas relativas a las actividades marítimas de la Marina Mercante.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima Colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Lo anterior, en armonía con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, que estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los Siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.

Por último, y en virtud del factor territorial, el conocimiento del presente asunto corresponde a la Capitanía del Puerto de Barranquilla, por cuanto, los hechos materias de examen tuvieron lugar dentro del ámbito geográfico delimitado por la Resolución 825 de 1994.

CONSIDERACIONES.

Procede el despacho a realizar las siguientes precisiones al respecto. 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, 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 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 y artefactos navales a instalaciones portuarias(...)*”. (Negrilla y cursiva fuera de texto original)

De los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima, cuando de Siniestros Marítimos se trata, resaltando su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2.000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º, del C.C.A.”
(Cursiva fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: *Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.*

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa que ***“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos”.*** (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Con base en lo anterior, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en Consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

“(…) El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, **sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienes su tutela jurídica** (armador, propietario, etc.).

(...) En concepto de esta Sala, el artículo 48 –Decreto Ley 2324 de 1984– tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccionales otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

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

(...) En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria, pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios.” (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- **Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales:** En el presente caso, tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con la materia de Siniestros Marítimos.

- **Que la Ley, también en forma expresa, determina las materias respecto de las cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales:** La Dirección General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar por Siniestros Marítimos.

Debe aclararse igualmente en este sentido, que el ejercicio de las funciones jurisdiccionales en materia expresamente contenidas en la Ley, hace necesario igualmente el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto, analizando el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984 puede concluirse sin lugar a dudas que, en el caso específico de los Siniestros Marítimos, existe tal procedimiento especial por más, que regula la materia específica –*Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984*-.

- **Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos:** Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.

En este orden de ideas, la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal, y por tanto sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

La actividad marítima esta reputada dentro de las “actividades peligrosas” señaladas como tal en el ordenamiento civil al emplearse para su realización un medio de transporte considerado “peligroso” para una actividad realizada por el hombre, la honorable Corte Suprema de Justicia definió en sentencia del 3 de mayo de 1965, las actividades peligrosas como: “(...) *Todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energías susceptibles de causar daño a terceros (...)*”

Así mismo la Resolución No. A 849 de la Organización Marítima Internacional “*Código Para La Investigación De Siniestros Y Sucesos Marítimos*” aprobada el 27 de noviembre de 1997, vigente para la época de los hechos, en el numeral 4° “*Definiciones*”, establece lo siguiente:

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

4.1 Siniestro marítimo: un 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; o **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; o **4.** Daños materiales graves sufridos por un buque; o **5.** La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o **6.** Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o **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.

4.2 Siniestro muy grave: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "Siniestro muy grave" entraña: **1.** un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan; **2.** Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o **3.** Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o **4.** Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra”.

La Resolución MSC. 255 (84) del 16 de mayo de 2008, que aprobó el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de Siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de Siniestros), el cual entró a regir el día 1 de enero de 2010, define como Siniestro marítimo:

“2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. La muerte o las lesiones graves de una persona;
2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;
3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
4. **Los daños materiales sufridos por un buque;**
5. **La varada** o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
6. Daños materiales graves causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona”.

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser motivados, debiendo hacer **la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados**, si es que a ello hubiere lugar y, **determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo**. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

Debe entenderse entonces que el pronunciamiento que sobrepase el marco citado adolece de nulidad y produce el fenómeno jurídico de la incongruencia, por

sobrepasar la competencia que la ha sido asignada a la Dirección General Marítima.

CONFIGURACIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO

Para este despacho con base en los hechos que se configuraron el día 19 de febrero de 2024, queda demostrado que:

I. Circunstancias de modo, tiempo y lugar

La MN "DHOKUS II " identificada con IMO 166614 de bandera Suecia, durante la navegación por la zona conocida como Puerto Velero – Tubará *posición Long 10° 58. 02.2 N – Lat 075° 01. 25.3 W* en aguas jurisdiccionales de esta Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Ahora bien, conforme al informe presentado por la Estación de Control y Vigilancia Marítima se demostró que:

" 6. INFORME EXPLICITO DE LOS HECHOS OCURRIDOS:

Siendo las 190945R FEB/24 Se recibe llamada del señor Jesus Lopera donde informa que un pescador de la zona le dijo que encontraron un velero al norte de puerto velero hundido y con personas ahogadas.

ACCIONES ADELANTADAS POR LA CAPITANÍA:

Se envía correo de la situación a Guardacostas Barranquilla.

Siendo las 1030R se destacó Lancha de Guardacostas BP- 741 Fin realizar verificación zona norte de Pto Velero.

Se realiza contacto con el señor JESUS LOPERA para ampliar información y argumenta que va en dirección a la zona, que al llegar nos envía las coordenadas.

Siendo las 11:55R Personal de la ECTMYF asistió al sitio y verifico la información con la cual se pudo identificar el nombre del velero, así mismo se verifica por el sistema y no se encuentra la trayectoria que llevaba el velero.

Siendo las 1157R Guardacostas envía posición aproximada de la novedad, 10°58'16.6"N 75°01'30.2"W.

Siendo las 1330R se recibe fotografía por parte de guardacostas de 01 cuerpo sin vida en la orilla de la playa.

Se procede a verificar zarpe o arribo del velero, se confirma con la sra Luz Dari Auxiliar Administrativa de la marina de puerto velero información de interés, quien nos confirma que a la hora y fecha no se habían presentado

movimientos referentes a zarpes y arribos desde puerto velero, así mismo se realizó verificación con las estaciones de control tráfico marítimo y vigilancia de CP04, CP05,CP08 y CP09 quien nos confirma no tener información de dicho velero.

AMPLIACION INFORMACION.

Acuerdo información recibida por parte del sr S1 Vargas Luis de VMS se logra establecer la identidad de 01 cuerpo sin vida, Reslow Ulf Magnus, numero de pasaporte 95703796 el cual se encontraba a las orillas de la playa de igual forma velero de matrícula SFB 8241 fue visto el 30 de diciembre de 2023 en el puerto internacional de Santa Marta, registrado con nombre Dokhus II ante la Capitanía de puerto de Santa marta CP4, Guardacostas Barranquilla continua con las operaciones de búsqueda en el sector.

Información de Apoyo de la Navegación

Sobre la información de apoyo a la navegación en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla tenemos los siguientes: a. Reportes de estado meteorológico del CIOH b. Servicios de apoyo de tráfico y vigilancia marítima las cuales debieron ser utilizadas por parte del Capitán de la MN DHOKUS II **así como la debida comunicación con la estación de control y vigilancia marítima, la cual nunca se dio.**

Los hechos sobre los cuales se fundamenta esta decisión jurídica están demostrados con las pruebas que fueron aportadas (documentales) y según la competencia que la ley otorga fueron apreciadas siguiendo las reglas de la sana crítica, con el fin de conocer el mérito o valor que se deduce de su contenido, lo que conlleva a que en su conjunto sea valorada como una unidad, para finalmente concluir:

- Que el Capitán de la motonave “MN DHOKUS II”, no adoptó una conducta propia (no contacto a la estación de E.C.T.V.M de Santa Marta ni de Barranquilla), por lo que no tomó las medidas necesarias, ni empleó la diligencia y cuidados imperiosos para evitar que ocurriera un siniestro, toda vez que, no tuvo en cuenta las posibles órdenes y guías a la navegación que pudiesen haber brindado desde la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial de Barranquilla, esto para prevenir las posibles complicaciones o difíciles condiciones oceanográficas y atmosféricas a las cuales son expuestas todas las motonaves cuando se encuentran en cualquier actividad marítima.
- Que como jefe de gobierno su deber y compromiso es responder por la seguridad de la motonave y velar por su tripulación y su vida propia, así como por la carga y al tener la dirección de la motonave, posee obligaciones vinculadas con la gestión náutica misma y esta gestión lo hace responsable de la conducción, mantenimiento y preservación.

- Que el numeral 8 del artículo 1501 del código de comercio, consagra como función y obligación del capitán, emplear todos los medios a su alcance para salvaguardar la motonave.

Es conforme a lo anterior y teniendo en cuenta las circunstancias que dieron lugar al suceso de la referencia, este despacho se permite manifestar que en efecto existió encallamiento de la MN "DHOKU II" de bandera Suecia tal como se refleja en el informe de novedades allegado a este despacho por parte de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial, pero que, de acuerdo al acervo probatorio obrante dentro del presente expediente, no se desencadenó evento alguno de contaminación, sin embargo, la nave si resultó en pérdida total, sin que se reclamará los mismos.

En este sentido, el despacho deja por sentado que no hubo dentro de la presente investigación jurisdiccional, daño al medio ambiente, a terceras personas.

AVALUO DE LOS DAÑOS OCASIONADOS

En relación con el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo – Encallamiento de la MN " DHOKUS II" identificada con OMI 166614 de bandera de Suecia se tiene que el mismo sufrió pérdida total tal como lo informo el señor inspector EDWIN RAMIREZ LICONA a folios 23 - 31.

Así también se tiene que durante la inspección en *situ* y por diferentes medios se hizo saber a este despacho (ver folio 53) que el capitán y propietario de la MN DHOKUS II de nombre RESLOW ULF MAGNUS identificado con cedula 957703796 murió durante la navegación más sin embargo no existen cotizaciones y cuantificaciones del daño.

Así las cosas y al no obrar dentro del expediente prueba suficiente que permita evaluar los posibles daños cuantificable ocasionados con el siniestro marítimo, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

En lo atinente con la Violación a Normas de Marina Mercante es de suma importancia manifestar que teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984, el cual manifiesta que los fallos además de declarar la responsabilidad del siniestro marítimo podrán imponer las sanciones o multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a la normatividad marítima, para el presente caso el despacho no vislumbra ninguna acción u omisión que se encuadre en conductas violatorias a normas marítimas por parte del Capitán de la MN "DHOKUS II", señor MAGNUS ULF RESLOW identificado con numero de pasaporte 95703796 de nacionalidad Suecia.

En mérito a lo anterior, esta Capitanía de Puerto, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR que se configuró siniestro marítimo de encallamiento de la motonave MN “ DHOKUS II” identificada con OMI 166614 de bandera de Suecia, de propiedad del señor MAGNUS ULF RESLOW identificado con numero de pasaporte 95703796 de nacionalidad Suecia, hechos ocurrido el día 19 de febrero de 2024, tal como se expone en la parte motiva de este fallo.

SEGUNDO: ABSTENERSE de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

TERCERO: DECLARAR que no existió Violación a las Normas de Marina Mercante, por parte del señor MAGNUS ULF RESLOW identificado con numero de pasaporte 95703796 de nacionalidad Suecia, en los hechos ocurrido el día 19 de febrero de 2024, tal como se expone en la parte motiva de este fallo.

CUARTO: NOTIFICAR la presente decisión a las partes interesadas dentro del proceso de acuerdo con el decreto ley 2324 de 1984.

QUINTO: Sobre la presente decisión proceden los recursos de reposición ante esta misma instancia y de apelación ante el Director General Marítimo.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,


Capitán de Fragata **BERNARDO SILVA FLOREZ .**
Capitán de Puerto de Barranquilla.