

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019
Referencia: 24012015002
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 12 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento y consecuente abordaje de la motonave "GREAT LAKES" de bandera Panameña, identificada con el registro OMI No. 7119721, por los hechos ocurridos el día 4 de junio de 2015, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 5 de junio de 2015, el funcionario de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar informó al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y consecuente abordaje de la motonave "GREAT LAKES", el día 4 de junio de 2015.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 9 de junio de 2015 el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento y abordaje de la motonave "GREAT LAKES", 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 12 de junio de 2018, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) Declarar no responsable por el encallamiento al señor CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD Capitán de la motonave "GREAT LAKES" de bandera de panamá, por configurar estos hechos como un caso fortuito o fuerza mayor, de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de la presente sentencia.
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 Puerto Bolívar 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

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, 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

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.

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*

120

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;*
- 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".*

Durante patrullaje realizado por el personal de la estación de Guardacostas de Puerto Bolívar en el muelle de puerto nuevo, se evidenció el encallamiento y consecuente abordaje de la motonave "GREAT LAKES", durante la maniobra de atraque al muelle.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "GREAT LAKES" de bandera panameña, acaecido el día 4 de junio de 2015, 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 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.

cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)"

[Handwritten signature]

Acto seguido, 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)

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal^[1].

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

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella^[2].

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

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

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).

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 análisis Técnico

En el informe de inspección rendido por el Inspector Naval, el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, tal como figura en los folios (49 al 57), del expediente objeto de la referencia, expuso lo siguiente:

“(…) INSPECCIÓN:

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

151

"(...) CAUSAS DE LOS ASPECTOS TECNICOS Y DESCRIPCION DE LOS DAÑOS

Al desmontar la bomba del sistema de aceite lubricante del motor principal y la bomba de pre lubricación, se encontró estrangulamiento de la válvula de alivio, lo que ocasiono la caída de presión de aceite y por ende hubo que parar el motor principal para evitar recalentamiento de los cojines del tren alternativo y una posible explosión en el Carter.

REPARACION DE DAÑOS

Hubo necesidad de hacer desmontaje y overhaul de las válvulas de alivio, tanto de la bomba principal como de la bomba de pre lubricación del sistema de aceite lubricante del motor principal, por parte de técnico especializado, mecánico Jorge Figueroa.

CONDUCTA TECNICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

El perito designado, considera que la conducta del maquinista fue la acertada al parar el motor principal para evitar recalentamiento en los cojinetes del tren alternativo

Del Capitán Carlos Archibol no tengo ninguna opinión, porque no pude hablar con él. Es responsable del amarre, trinca y aseguramiento de la carga especialmente la que va sobre cubierta

CONCEPTO FINAL DEL PERITO

Considero que las condiciones de propulsión, gobierno y estanqueidad de la M.N" GREAT LAKES", se encuentran bajo condiciones normales de operación y opera satisfactoriamente y, no presenta ningún inconveniente para zarpar" (cursiva y subraya fuera del texto).

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el operador de la Estación de Guardacostas, en acta de protesta presentada el día 06 de octubre de 2014 (folio 2), afirmó lo siguiente:

"(...) Siendo las 10:45R del día 4 junio 2015, la M/N "GREAT LAKES" la cual se dirigía a maniobra de atraque en el muelle del PUERTO NUEVO lugar donde llegan las embarcaciones, y en el momento de aproximarse al muelle se "ENCALLA" en un bajo, los tripulantes con ayuda de una canoa artesanal llevan el cabo de proa hasta el muelle y lo colocan en unos de los pilotes que se encuentran en el lugar, en el momento de que el cabo la M/N se dirigió hacia adelante golpeando con la proa la M/N "ISLA TABOGA II" la cual se encuentra en custodia de esta Unidad ocasionándole rompimiento a las barandas y al tubo el pescante, así mismo, ocasiona rompimiento del pescante de la M/N "MARIA DEL CARMEN I", la cual se encuentra acoderada a la embarcación custodiada por esta unidad" (cursiva y subraya fuera del texto).

J

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la nave, el señor CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD, en versión rendida en audiencia pública el día 10 de junio de 2015 (folios 3-4), manifestó lo siguiente:

"(...) Entrando como a las 6 de la mañana por el canal de acceso, pido permiso a la sala de radio para poder proceder por el canal y me dijo que sin ningún problema puedo pasar, procedo a llamar a guardacostas y no me contesto intente varias veces, y seguí procediendo, llame al puerto y me dijeron que siguiera adelante porque tenían el muelle libre y estaban esperándome así que seguí hacia delante, cuando llegue a una distancia que podía ver el muelle, yo le pregunte al puerto esos dos barcos, pegados al muelle, me dicen que están en el muelle pequeño, entonces pase las boyas la 1 y 3, faltaban bastantes boyas pero ya conocía el canal y me perfilo para el muelle, la agencia estaba esperando el barco en el muelle todo estaba listo, bajo la maquina al mínimo llame al armador y le pregunto por esos dos barcos que, y me dice que están ahí y llevan tiempo, entonces yo le dije que esos barcos me estaban estorbando, ellos me dicen, despacito, iba a lo mínimo, cuando la proa llega al muelle, casi llegando al muelle al barco se para, y los muchachos me dicen que el barco toco y entonces tiramos los cabos y una lancha vino recogió el cabo y lo llevo al muelle, así amarramos el barco, en la tardecita dejo de soplar y la marea estaba subiendo y el barco solo se fue hacia el muelle se recuesta contra los dos barquitos que me estaban impidiendo la maniobra (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de los mantenimientos preventivos realizados a la motonave "GREAT LAKES", el referido Capitán aseveró que:

"(...) Yo no podría decirle porque yo cogí el barco cargado un día para salir al otro día, llegue en la noche para salir al día siguiente, se le hizo mantenimiento general pero no estuve presente, un perito en panamá le dio visto bueno, realizaron mantenimiento a todo, por lo que se encontraba listo para zarpar". (Cursiva fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de su experiencia ingresando a Bahía Portete, el referido Capitán manifestó que:

"(...) Si, era el Capitán del DON PEDRO, DEL SINVER, trabaje como 5 años legando a bahía portete, trayendo maquinaria pesada. (...)" (cursiva fuera del texto).

Así mismo manifestó;

"(...) verifico como este cargado, los equipos que tengo para poder navegar, cuanto está calando, los amarres cuando llevan piones, todo lo revise antes de salir de panamá y todo estaba en perfectas condiciones, se encontraba 100% apto para navegar, porque la embarcación acaba de salir de reparación de luces, máquinas y condiciones para navegar. (...)" (cursiva fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto a las medidas que adopto para mitigar el riesgo de encallamiento y posterior abordaje, el referido Capitán manifestó que:

172

"(...) La máquina estaba apagada, prendo a máquina para correrlo hacia el muelle en mínima, y veo que el barco no está corriendo, y en la popa veo que hay agua revuelta con tierra y paro maquinas porque no estábamos haciendo nada, y esperamos que subiera la marea, ese puerto hay que dragarlo" (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia observa que la motonave "GREAT LAKES" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo, cumplía con lo reglamentado en la Legislación nacional.

Lo expuesto con antelación se encuentra técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en el contenido del informe presentado por el Ingeniero Naval, ALFREDO ORCASITAS CURVELO (folios 49 al 53), en el que sobre este punto el Despacho encuentra que todos los certificados se encuentran vigente a la fecha del siniestro, pues menciona lo siguiente:

*"(...) PATENTE PROVISIONAL DE NAVEGACIÓN- expiración septiembre 18/2015
LICENCIA PROVISIONAL ESTACIÓN DE RADIO- expiración septiembre 18/2015
CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA – expiración agosto/2015
CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO—expiración agosto17/2015 (...) DOCUMENTO PROVOCIONAL DE CUMPLIMIENTO DE CODIGO INTERNACIONAL DE GESTIOS DE SEGURIDA- expiración septiembre 17/2015...
(Cursiva y subraya fuera del texto).*

Nos encontramos en el escenario de la responsabilidad objetiva por actividad peligrosa que es la dispuesta en las investigaciones por siniestros marítimos, donde se presume la culpa del agente, en este caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho a un tercero.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contemplo la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del magistrado ARTURO SOLARTE RODRÍGUEZ, señaló³:

*"Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito, es necesario que de una parte , no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora,
"(...) (.....)Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando de cara al suceso pertinente, la persona*

³ Consulta Siniestro Marítimo de arribada forzosa de la M/N "HYBRID". Rad No 11012015002

no pueda- o pudo- evitar, ni eludir sus efectos (...) (Cursivo y subrayado fuera del texto)

Así las cosas, el Despacho puede concluir en grado de certeza que las circunstancias que rodearon el presente siniestro marítimo, se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuerza mayor). Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia ^[1] ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,"

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[I] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...) (Cursivas fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada Sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos^[2] (...)", (Cursiva fuera de texto).

En definitiva, queda demostrada la ruptura del nexo causal entre el hecho generador del siniestro marítimo y el daño; el encallamiento ocurrió de manera intempestiva al detenerse la máquina, por lo que era imposible para el Capitán evitar la ocurrencia del siniestro, por ende, decidió atracar en el muelle, protegiendo la vida humana en el mar y evitar daños mayores a la motonave "GREAT LAKES".

I. 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 marítimo de encallamiento y consecuente abordaje de la motonave "GREAT LAKES", se produjo por un evento impropio a la voluntad del Capitán de la motonave, por cuanto la maquina se detuvo, configurándose un hecho de fuerza

^[2] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

123

mayor o caso fortuito. No resulta viable partir del hecho que el encallamiento fue algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la motonave fue diligente en el ejercicio de sus funciones antes y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.

2. La motonave "GREAT LAKES", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para Bahía Portete, es decir, tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para navegar, el día del siniestro, tal como se evidencia en sus documentos aportados dentro de la investigación (folios 21 al 43).
3. El Capitán CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD, realizó todas las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes, su carga, y la integridad de la motonave.
4. En el presente caso, el señor CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD, en su condición de Capitán de la motonave "GREAT LAKES", logró demostrar que el siniestro marítimo de encallamiento sucedió por un evento ajeno a su voluntad.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró uno de los elementos previstos para la exoneración de la responsabilidad del Capitán CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "GREAT LAKES" y los causados por esta a las otras naves, razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

II. 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 la evaluación de los mismos generados por el siniestro marítimo de encallamiento y consecuente abordaje, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamar los daños de la motonave. 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, debiéndose emitir una decisión de plano, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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.

Determinación tal que este Despacho acoge en su integridad, al no observar infracción alguna por parte del Capitán de la motonave "GREAT LAKES", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación por las aguas marítimas colombianas, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación, su carga y la motonave.

[Handwritten signature]

IV. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que el presente siniestro marítimo de encallamiento y consecuente abordaje se produjo por un evento impropio a la voluntad del Capitán de la motonave "GREAT LAKES", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible evitar la ocurrencia del encallamiento de la motonave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 4 de junio de 2015, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "GREAT LAKES" de bandera panameña, identificada con el IMO No 7119721, la que conforme a las pruebas analizadas procede de un caso fortuito inevitable, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad el fallo de primera instancia del 12 de junio de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 12 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido de la presente decisión al señor CARLOS ANTONIO ARCHIBOLD, en calidad de Capitán de la motonave "GREAT LAKES"; así como a las 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue 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.

03 SEP 2019


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