

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 24012013008

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "NATHALIA V" de bandera de panameña, ocurrido el 27 de junio de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "NATHALIA V" el día 27 de junio de 2013, razón por la cual el 29 de junio de 2013, decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 29 de noviembre de 2016 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad a la tripulación de la motonave "NATHALIA V". Asimismo, se abstuvo de declarar responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo en maquinaria naval Categoría "A" ALFREDO ORCASITAS CURVELO determinó en su dictamen, lo siguiente:

"(...)

#### 3. CIRCUNSTANCIAS EN LAS CUALES OCURRIÓ EL ENCALLAMIENTO

*La M.N. "NATHALIA V" zarpó de Cristóbal Panamá con destino a Puerto Nuevo.*

*Antes del zarpe recibió un abastecimiento de 1.500 galones de ACPM.*

*A la altura de Santa Marta, el día 25 de junio/2013 el buque se encontraba navegando con unas 700 RPM, que son las normales, cuando se comenzaron a presentar falas (sic) en el motor principal como consecuencia del combustible que contenía agua y sedimentos y producía el ensuciamiento de los filtros.*

*Se paró máquinas y se desmontaron los dos elementos del filtro dúplex de combustible, se limpiaron y montaron nuevamente. Cinco veces fue necesario "parar máquinas" durante la travesía para realizar la limpieza de los dos elementos del filtro de combustible. Cuando los filtros se ensuciaban esto era detenido por la reducción en las RPM del motor.*

(...)

#### 4. CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS

*Es muy posible que la mala calidad de combustible recibido en Cristóbal Panamá, con altos contenidos de sedimentos e impurezas, sea la causa del permanente ensuciamiento de los filtros y por ende influyera en la reducción de las RPM del motor principal durante la maniobra de arribo al canal de la Bahía de Portete. Y que también pudieron influir las fuertes brisas, velocidad del viento entre 30 y 35 nudos, se cierra el Puerto de Puerto Bolívar para las operaciones marinas, por lo tanto hubo algo de imprevisión y riesgo del Capitán GREGORIO VALLECILLA esta velocidad de los vientos.*

*También es de resaltar, que las embarcaciones están maniobrando muy pegadas al costado occidental del canal, ya sea por falta de señalización, que por cierto no existe, o por la costumbre de hacerlo de esa manera.*

*En el área de encallamiento existen profundidades de entre 10 y 12 metros acorde a la carta de navegación COL 229.*

*Tal vez la excesiva confianza del Capitán por su experiencia en esta zona lo llevó a cometer un error, pero tampoco se puede desconocer que si la maquina reduce sus revoluciones en un momento crítico dentro de un canal, también se reduce su maniobrabilidad.*

*Por último, según registros de libro de bitácora de la M.N. "NATHALIA V", las anclas fueron arrojadas diez minutos después del encallamiento, cuando lo primero que debía haber ordenado el Capitán cuando estuvo en riesgo de encallamiento y reducción de la maniobrabilidad, fue haber arriado las anclas para restar la inercia que llevaba la embarcación.*

(...)

## 7. CONDUCTA TÉCNICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

*La conducta del maquinista OSWALDO SOTO CAMARGO, fue la acertada al proceder al cambio del selector del filtro en servicio por el de reserva.*

*La conducta del Capitán está seriamente comprometida porque no soltó las anclas al momento en que el buque entró en riesgo de un posible encallamiento, sino que lo hizo 10 minutos después de estar encallado, como quedó registrado en el libro de bitácora.*

*Sin embargo, como atenuantes del Capitán actúan en su favor, los fuertes vientos reinantes en la zona entre 30 y 35 nudos y que no hay señalización en el canal de arribo a Puerto Nuevo.*

## 8. CONCEPTO FINAL DEL PERITO

*Considero que la Capitania de Puerto de Puerto Bolívar debe hacer obligatoria a todos los buques que llegan a Puerto Nuevo el uso de la carta de navegación COL 229. Las condiciones de propulsión y gobernabilidad de la M.N. "NATHALIA V" están dentro de las condiciones normales de funcionamiento y operación. El estado de la obra viva del buque deberá ser determinado por el personal especializado de buceo quien determinará si las planchas del casco fueron afectadas durante el encallamiento; que las condiciones de estanqueidad son buenas y no se encontró vía de agua." (Cursiva fuera de texto)*

## 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 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos 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, por los convenios internaciones, 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)*

En consideración de lo dispuesto en la norma y los hechos acontecidos, se puede comprobar que la configuración del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "NATHALIA V" de bandera panameña, el día 27 de junio de 2013.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, declaró responsabilidad a la tripulación de la motonave por avería gruesa y encallamiento de la motonave "NATHALIA V".

Por lo anterior, es necesario que el Despacho aclare que el siniestro marítimo sobre el cual se realizará el estudio de responsabilidad civil, será únicamente el de encallamiento, debido a que la avería gruesa o común, definida en el artículo 1517 del Código de Comercio, no se encuentra catalogado en el ordenamiento jurídico vigente como un siniestro marítimo propiamente dicho, y sobre el cual la Dirección General Marítima no posee facultad para referirse al respecto, toda vez que son aspectos netamente comerciales. Por lo cual, el Despacho procederá a precisar el anterior aspecto en la parte resolutive del presente fallo y en consecuencia se revocará el artículo primero.

Aclarado lo precedente, para realizar el análisis de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo que nos ocupa estudiar, se procederá a citar pruebas con el objeto de clarificar los hechos ocurridos, citando inicialmente la declaración del señor GREGORIO VALLECILLA VARELA en condición de Capitán de la motonave "NATHALIA V", en la cual indicó lo siguiente:

*"(...) el día 27 de junio recalamos en el cabo de la vela a las 07:00 AM, el mismo día a las 10:00 AM arribamos a la boya de mar de puerto bolívar, 10:05 AM, me reporte a la sala de radio de puerto bolívar solicitando permiso para iniciar tránsito por el canal, al mismo tiempo llamé a la Capitanía de Puerto por teléfono, pero no respondieron, al mismo tiempo llamé a guardacostas para informar que no me había podido comunicar con la Capitanía de Puerto y le comenté mis intenciones de ingresar a puerto nuevo, le comenté sobre que la capitanía no me había contestado, ni por teléfono, ni por VHF y los funcionarios de guardacostas me autorizaron el ingreso, ya pasamos por el área y a la altura del tanque vamos entrando normalmente, pero nuestro motor no va desarrollando una velocidad constante de 3,5, yo tomando las medidas de seguridad con un rumbo de 195 a 200° con el compás magnético y GPS que también venía encendido, en esa misma hora a la 11:35 AM, el viento estaba aproximadamente lo que uno calcula 35 a 40 nudos por hora, entonces esos vientos con la altura de la carga lo hizo derivar hacia el costado oeste del canal y esa deriva nos hizo llegar a un bajo que esta al costado oeste de la entrada a puerto nuevo, tan pronto sentí que le barco se aguantó en el bajo, yo merme revoluciones y di marcha atrás, pero el viento era muy fuerte, entonces bueno después mandé acelerar el motor al cuarto de máquinas, procedí a tirar las dos anclas pero no meterme más al bajo, hay (sic) quedamos esperando asistencia (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Según la anterior declaración, se observa que la motonave "NATHALIA V" zarpó de Panamá el día 21 de junio de 2013 al mando del señor GREGORIO VALLECILLA VARELA como Capitán, con destino al puerto de Puerto Bolívar. No obstante, en el transcurso de la navegación al arribar a la boya de mar de puerto bolívar se presentaron problemas con la constancia de la velocidad que venía desarrollando y posteriormente el viento hizo que la motonave derivara hacia el costado oeste del canal hasta encallar con un bajo que se encontraba en la zona.

De acuerdo a los anteriores hechos, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el encallamiento de la motonave "NATHALIA V" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera 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<sup>1</sup>.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general 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<sup>2</sup>.

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.

Sentado lo precedente, el Despacho considera relevante los aspectos que afectaron la navegación de la nave hasta derivar en el bajo con el cual encalló la motonave "NATHALIA V". Por ello, es necesario referirse a las situaciones que se presentaron con anterioridad al siniestro marítimo de encallamiento, hechos que narró el Capitán de la motonave, de la siguiente forma:

*"Nosotros salimos de Panamá 21 de junio de 2013, cruzamos el rompe olas e iniciamos el viaje a las 07:25 entramos en mar abierto a las 08:00A AM, continuamos el viaje sin novedad, ya para el día 23 me informó el jefe de máquinas que tenían contaminación en el combustible (ACPM), el barco no venía desarrollando su velocidad total, unas veces 4,5 nudos, otras veces 3,5 nudos, a la altura de Santa Marta tuvimos que parar para cambiar los filtros de la maquinaria principal, cuando llegamos a la altura de Rioacha hicimos la misma operación y a la altura del cabo de la vela hicimos nuevamente la misma operación (...)"*

Teniendo en cuenta la declaración del Capitán, se puede colegir que la motonave "NATHALIA V" a los pocos días de haber zarpado presentó fallas por contaminación de combustible (ACPM), generando de esta manera una variación en la velocidad del buque y que

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

posteriormente fueran ejecutado procedimiento de cambio de filtro de la maquinaria principal para mitigar la contingencia presentada.

Ahora bien, sobre el problema que presentaron con el combustible, la verificación a la cual se somete al ser almacenado en los tanques, se refirió el señor ANGEL CUSTODIO VALENCIA VASQUEZ en condición de Maquinista, así:

*"En los tanques tenemos una pluma o llave de 1' una pulgada, la cual si tiene agua o sucio la bota, en este caso el mismo combustible estaba contaminado, el cual tiene una baba y esta tapa el filtro, sellaba el filtro, estaba contaminado."* (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el Capitán de la nave manifestó lo siguiente:

*"Realmente ese combustible, nosotros estábamos anclado en la bahía de colon panamá y el jefe de máquinas solicitó 1500 galones de ACPM pero le trajeron 1000 galones únicamente y lo recibimos por medio de una barcaza a las ocho (08:00 PM) de la noche, y bueno uno a esa hora no podía verificar por la oscuridad."* (Cursiva fuera de texto)

Al respectó se refirió el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO en condición de Perito designado dentro de la investigación, indicando:

*"(...)"*

### 3. CIRCUNSTANCIAS EN LAS CUALES OCURRIÓ EL ENCALLAMIENTO

*La M.N. "NATHALIA V" zarpó de Cristóbal Panamá con destino a Puerto Nuevo. Antes del zarpe recibió un abastecimiento de 1.500 galones de ACPM.*

*A la altura de Santa Marta, el día 25 de junio/2013 el buque se encontraba navegando con unas 700 RPM, que son las normales, cuando se comenzaron a presentar falas (sic) en el motor principal como consecuencia del combustible que contenía agua y sedimentos y producía el ensuciamiento de los filtros.*

*Se paró máquinas y se desmontaron los dos elementos del filtro dúplex de combustible, se limpiaron y montaron nuevamente. Cinco veces fue necesario "parar máquinas" durante la travesía para realizar la limpieza de los dos elementos del filtro de combustible. Cuando los filtros se ensuciaban esto era detenido por la reducción en las RPM del motor.* (Cursiva y subraya fuera de texto)

De las pruebas citadas, se evidencia que la suciedad en el combustible afectó la velocidad del buque de manera considerable, ocasionando que esta variara en varias ocasiones. De igual forma, se observa que al solicitar en la bahía de Colón el combustible, al ser recepcionada en la noche no se hizo una verificación sobre el procedimiento por la oscuridad.

De otro lado, en relación a las condiciones meteomarinas que se presentaron en la zona y que según lo declarado por el Capitán de la nave, incidió de manera determinante en el encallamiento, se citará el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH, determinando lo siguiente:

*"Pronóstico para el 2013-6-27"*

*Día: Área Noroeste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidad de 15 nudos (fuerza 4). La altura oscilará entre 1.0 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada)*

*Área Suroeste del Mar Caribe, viento de dirección noreste con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje será de 1.5 a 2.0 metros (marejada a fuerte marejada). Lluvias ligeras.*

*Al Noreste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.0 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada).*

*Al Sureste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje será de 1.0 a 1.5 metros (marejada a fuerte marejada).” (Cursiva fuera de texto)*

No obstante, el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO en su condición de perito, afirmó lo siguiente como causa del siniestro:

#### 4. CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS

*Es muy posible que la mala calidad de combustible recibido en Cristóbal Panamá, con altos contenidos de sedimentos e impurezas, sea la causa del permanente ensuciamiento de los filtros y por ende influyera en la reducción de las RPM del motor principal durante la maniobra de arribo al canal de la Bahía de Portete. Y que también pudieron influir las fuertes brisas, velocidad del viento entre 30 y 35 nudos, se cierra el Puerto de Puerto Bolívar para las operaciones marinas, por lo tanto hubo algo de imprevisión y riesgo del Capitán GREGORIO VALLECILLA está velocidad de los vientos.*

*También es de resaltar, que las embarcaciones están maniobrando muy pegadas al costado occidental del canal, ya sea por falta de señalización, que por cierto no existe, o por la costumbre de hacerlo de esa manera.*

*En el área de encallamiento existen profundidades de entre 10 y 12 metros acorde a la carta de navegación COL 229.*

*Tal vez la excesiva confianza del Capitán por su experiencia en esta zona lo llevó a cometer un error, pero tampoco se puede desconocer que si la máquina reduce sus revoluciones en un momento crítico dentro de un canal, también se reduce su maniobrabilidad.*

*Por último, según registros de libro de bitácora de la M.N. “NATHALIA V”, las anclas fueron arrojadas diez minutos después del encallamiento, cuando lo primero que debía haber ordenado el Capitán cuando estuvo en riesgo de encallamiento y reducción de la maniobrabilidad, fue haber arriado las anclas para restar la inercia que llevaba la embarcación.*

(...)

#### 7. CONDUCTA TÉCNICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

*La conducta del maquinista OSWALDO SOTO CAMARGO, fue la acertada al proceder al cambio del selector del filtro en servicio por el de reserva.*

*La conducta del Capitán está seriamente comprometida porque no soltó las anclas al momento en que el buque entró en riesgo de un posible encallamiento, sino que lo hizo 10 minutos después de estar encallado, como quedó registrado en el libro de bitácora.*

*Sin embargo, como atenuantes del Capitán actúan en su favor, los fuertes vientos reinantes en la zona entre 30 y 35 nudos y que no hay señalización en el canal de arribo a Puerto Nuevo.*

## 8. CONCEPTO FINAL DEL PERITO

*Considero que la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar debe hacer obligatoria a todos los buques que llegan a Puerto Nuevo el uso de la carta de navegación COL 229. Las condiciones de propulsión y gobernabilidad de la M.N. "NATHALIA V" están dentro de las condiciones normales de funcionamiento y operación. El estado de la obra viva del buque deberá ser determinado por el personal especializado de buceo quien determinará si las planchas del casco fueron afectadas durante el encallamiento; que las condiciones de estanqueidad son buenas y no se encontró vía de agua." (Cursiva fuera de texto)*

Según lo conceptuado por el Perito designado en la investigación, se evidencia que no hubo una conducta acertada por parte del señor GREGORIO VALLECILLA VARELA en condición de Capitán de la motonave "NATHALIA V", al ignorar que la máquina de propulsión de la nave tenía problemas de variación de velocidad (Generado por el combustible contaminado) podía originar como consecuencia la reducción de la maniobrabilidad de la nave, la cual sumada a los vientos presentes en el momento, ocasionarían que la nave derivara a una zona donde la profundidad del canal se hiciera menor.

Aunado a lo anterior, se pudo observar que el Capitán de la nave no soltó anclara al momento en que la nave se veía en posible riesgo de encallamiento, si no que por el contrario lo realizó tiempo después de que esta se encontrara encallada.

Teniendo en cuenta lo expuesto, es necesario señalar lo dispuesto en la normatividad respecto a la definición de Capitán, por ello el Código de Comercio en su artículo 1495, dispone que es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, es decir que es la figura máxima de autoridad a bordo de la misma.

Asimismo, el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 dispone dentro de las funciones y obligaciones del Capitán, las siguientes:

*"(...)*

*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.*

(...)"

A la luz de lo preceptuado en la norma, el señor GREGORIO VALLECILLA VARELA como responsable directo de la seguridad de su nave debió tener en cuenta los problemas que presentaba la máquina por efecto del combustible contaminado con el que se abasteció el tanque de la nave, sobre el cual no se realizó una labor de supervisión sobre la operación.

En conclusión, una vez revisadas las pruebas que obran en el expediente, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 27 de junio de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil extracontractual del Capitán en el siniestro marítimo de encallamiento, toda vez que se pudo comprobar que éste no tuvo en cuenta aspectos que afectaron la navegación de su nave. Razón por la cual, se procederá a declarar la responsabilidad del señor GREGORIO VALLECILLA VARELA en condición de Capitán de la motonave "NATHALIA V".

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados en el siniestro marítimo de encallamiento.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, se observa que el fallador de primera instancia se abstuvo de declarar responsabilidad por las normas infringidas, por cuanto operó la caducidad de la facultad sancionatoria dado que transcurrieron tres (3) años de la ocurrencia de los hechos investigados, lo anterior en cumplimiento a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011<sup>3</sup>. Razón por la cual el Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** el artículo primero de la decisión del 29 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

<sup>3</sup>Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo"

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión del 29 de noviembre de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, al señor GREGORIO VALLECILLA VARELA identificado con Cédula de Ciudadanía No. 6.154.694, en condición de Capitán de la motonave "NATHALIA V", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 29 de noviembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor GREGORIO VALLECILLA VARELA en condición de Capitán de la motonave "NATHALIA V", a la señora BETSY GONZALEZ OSORIO en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA, Agente marítimo de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6º.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2018

  
Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo