



Gad

Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: RAD. 17012009002
Sujetos Procesales: Capitán motonave "MR. GOBY"
Propietario motonave "MR. GOBY"
Armador motonave "MR. GOBY"
Clase de Siniestro: Encallamiento

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, ocurrido el 31 de enero de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 2 de febrero de 2009, suscrita por el Oficial Operativo de la Estación de Guardacostas de San Andrés, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del encallamiento que sufrió la motonave "MR. GOBY" el día 31 de enero de 2009.
2. Por lo anterior el día 2 de enero de 2009, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha y hora para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el 29 de octubre de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, al señor LIOBY RICARDO BENT ROBINSON, en calidad de capitán de la nave, en solidaridad con los armadores señores ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS y ULIS ERNESTO HOWARD.

1/02

Así mismo, ordenó el retiro de la nave "MR. GOBY" de la posición en la que quedó encallada, realizó el avalúo de los daños, y no se pronunció sobre la violación a las normas de Marina Mercante.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, las siguientes:

- El día 31 de enero de 2009, siendo las 05:00R horas, la motonave "MR. GOBY" sufrió siniestro marítimo de encallamiento en el arrecife que rodea la isla de San Andrés, a la altura del cayo Acuario, en la posición Latitud 12° 33'317" N y Longitud 081° 40'654" W, mientras se encontraba realizando aproximación a la habia interna de la isla.
- La motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número MC-07-0167, comandada por el señor LIOBY RICARDO BEN ROBINSON, de propiedad de RICOMAR E.U, como armador el señor ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS, nominado como depositario provisional de la nave por la Dirección Nacional de Estupearientes, mediante Resolución No. 0692 del 5 de junio de 2008.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo ANTONIO PUELLO PATERNINA, rindió dictamen pericial el día 30 de marzo de 2009, en el que concluyó lo siguiente:

- El sistema de batería debe actuar solamente en caso de emergencia, ya que el generador del buque alimenta los equipos de navegación siempre que éste se encuentre funcionando.
- La alimentación se hace a través del cargador de batería de a bordo, el cual se encontraba en buenas condiciones de operación, entregando 12 voltios D.C, que son suficientes para los equipos, éste a su vez, también se encuentra cargando la batería y serviría en caso de emergencia cuando se presentara alguna falla en el generador de la nave.

1/2/09

- Los sistemas de gobierno principal y de emergencia estaban en buenas condiciones de operación, pero no se pudieron probar por el estado en que se encontraba el buque con la pala del timón enterrado en el arrecife, asimismo, el generador principal No. 1 y auxiliar de la popa del buque estaban en buenas condiciones de operación y el generador No. 2 del cuarto de máquinas estaba en reparación para la fecha de la inspección.

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, de dicho dictamen se corrió traslado a las partes, las cuales no presentaron objeciones por error grave, ni aclaraciones, ni complementación.

Adicionalmente, la Capitanía de Puerto de San Andrés designó como perito al señor TNEIN CARLOS ANDRÉS ROSAS SÁNCHEZ, a fin de que emitiera concepto detallado de los daños y las condiciones estructurales de la nave, en virtud de ello presentó informe en el que se realizó el avalúo detallado de los daños sufridos por la motonave "MR. GOBY" con ocasión del siniestro marítimo de encallamiento, así mismo, determinó el estado del casco y de la estructura de la nave.

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 San Andrés 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 San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, ocurrido el día 31 de enero de 2009, en el arrecife que rodea la isla de San Andrés, a la altura del cayo Acuario, mientras se encontraba realizando aproximación a la bahía interna de la isla, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984¹, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

102

- (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 forzada
- (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Conforme a lo anterior queda demostrado que, el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "MR. GOBY", el día 31 de enero de 2009, fue un encallamiento.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, al señor LIOBY RICARDO BENT ROBINSON, en solidaridad con los armadores el señor ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS, en su condición de depositario provisional y ULIS ERNESTO HOWARD, en calidad de propietario, en razón a la falta de mantenimiento y verificación del estado de navegabilidad de la nave.

En virtud de lo anterior, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, para determinar la responsabilidad del capitán, del armador y del propietario de la motonave "MR. GOBY", o si actuaron al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, conforme las pruebas obrantes en el proceso, son las siguientes:

- La motonave "MR. GOBY" zarpó el día 31 de enero de 2009, desde la isla de Providencia con destino a San Andrés, siendo aproximadamente las 05:20R el barco encalló en el arrecife, porque los equipos de navegación y ayuda se apagaron, asimismo, el timón falló por la explosión de una batería que producía la carga, este factor produjo que la corriente del mar los arrastrara hasta el sitio donde se produjo el encallamiento, en la posición Latitud 12° 33' .317"N y Longitud 081° 40' 654"W.
- Sin embargo, durante el inicio de la navegación, cuando la nave se desplazaba desde el puerto de Barranquilla, hasta la isla Providencia se quemó un fusible que provee de carga de la batería, por lo que se procedió a realizar el cambio, y posteriormente durante la maniobra no presentaron más fallas.
- Conforme la declaración rendida por el capitán de la nave señor LIOBY RICARDO BENT ROBINSON, sobre los hechos narró:

1/2009

"Si bueno el viaje procedente de la isla de providencia, con destino a la isla de San Andrés el día 31 de enero de 2009, siendo aproximadamente las 0520 de la mañana el barco se encalló en el arrecife por fallas en los equipos de navegación y de ayuda, y el timón por la explosión de una batería que genera corriente de esos equipos, por el cual la corriente nos arrastró hasta el arrecife, eso fue exactamente lo que sucedió, se procedió a hacer cambio de baterías trayendo una del cuarto de máquinas el cual en esa maniobra se llevó más de media hora(...)"

En relación con si realizó algún movimiento brusco a la nave antes del encallamiento, dijo:

"No, no hubo ningún movimiento brusco, simplemente sentimos cuando rozó el fondo y enseguida echamos marcha atrás, pero ya estaba sobre el bajo"

Referente a las órdenes impartidas a los marineros de guardia para la navegación en esa zona, indicó:

"Generalmente en ese trayecto todos los marinos prestan guardia de dos horas cada uno y simplemente les dije que mantuvieran el rumbo indicado"

En relación a si la alarmar se encontraba puesta en el radar para indicar que el buque se salía del rumbo preestablecido, dijo:

"Si la alarma estaba puesta, pero como con la falla de la batería todos esos equipos se apagaron, quedaron sin corriente".

Sobre las razones por las cuales considera se presentó el siniestro, manifestó:

"Yo diría que por la falla que se presentó de la explosión de la batería y el no funcionamiento de los equipos y timón del barco"

En relación con las condiciones meteorológicas para la fecha de los hechos, indicó:

"La noche estuvo oscura, el mar estaba quieto no se percataba el rompimiento de las olas sobre el arrecife"

Referente a la periodicidad con la que se hacen los mantenimientos a la nave, dijo:

"Mantenimiento a los equipos tenía un contrato con una empresa en Cartagena, y ese contrato ya estaba vencido y se contrataba esporádicamente para hacer revisiones en los equipos, que fueron revisados por allí a finales de octubre."

Sobre si antes de salir a navegar revisaron las condiciones en que se encontraba la embarcación, manifestó:

"Si, generalmente antes de salir, los mecánicos me informan si hay algún percance o no, en cuanto a la parte mecánica o anomalías de la embarcación para su navegabilidad los cuales no reportaron ninguna novedad en el momento del zarpe"

1/10/2

Finalmente, sobre novedades presentadas durante la navegación, dijo;

"No, no se había presentado ninguna anomalía, simplemente una vez saliendo de Barranquilla se quemó un fusible que provee la fuente de la carga la batería, se hizo el cambio de fusible y de ahí en adelante no presentó ninguna falla" (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

- De la anterior declaración se concluye que, el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" se produjo por dos factores, el uno es la explosión de la batería que suministra la corriente, y el no funcionamiento de los equipos de la nave.
- Es de aclarar que la batería de un barco debe utilizarse solamente en caso de emergencia, debido a que el generador es el que debe alimentar de energía a todo el buque, sin embargo, el generador de la motonave "MR. GOBY" según la declaración del capitán, presentó fallas que ocasionaron la pérdida del gobierno de la nave y posteriormente su encallamiento.
- En declaración rendida por el armador de la nave señor ARTURO ROBINSON DAWKINS, sobre las razones por las cuales se presentó el siniestro marítimo, dijo:

"Según el reporte del capitán, una de las baterías del barco que alimenta los equipos de navegación estalló, por una falla en los generadores y por el mal tiempo y la fuerte brisa terminó encallado porque ellos venían buscando la entrada al canal de acceso al muelle".

En relación con la periodicidad en la que se le realizaba mantenimiento a la nave, dijo:

"Cada tres meses se realiza mantenimientos preventivos a los equipos y un mes antes del siniestro se había hecho la respectiva revisión y mantenimiento de los equipos".

- De la anterior declaración se extracta que, a la nave "MR. GOBY" se le hacía mantenimiento cada tres meses, y que un mes antes de la ocurrencia del hecho investigado se le realizó revisión a los equipos, no obstante, no se aportó al proceso copia de los soportes o el plan de mantenimientos de la nave.
- En la declaración rendida por el jefe de máquina de la nave señor MANUEL DE JESÚS CRESPO MARÍN, describió los hechos así:

"Yo soy el jefe de máquinas, fue enterado que las baterías se habían dañado y el aceitero de guardia cuando quiso informarme ya el puente está sin luz y todos los equipos sin funcionar porque trabajan con batería de 12 voltios, la cual cuando quisimos subir una de las máquinas ya que son 3 pisos subiendo las escaleras ya el barco estaba encallado, la cual no pudimos hacer nada hasta el momento ya que el capitán estaba dando marcha atrás, ya después de que estábamos en ese procedimiento nos dedicamos a darle toda la potencia que tiene la máquina para ver si salía del encallamiento, la cual fue difícil hasta la presente hoy en día que me desembarqué"

12/02

En relación con los inconvenientes presentados con la embarcación y en qué posición, dijo:

"Cuando se apagaron las baterías no sé lo que pasó, porque no estaba relacionado con lo que sucede en el puente".

Referente a si se encontraba puesta la alarma en el radar para indicar que el buque se salía del rumbo preestablecido, a lo que informó:

"No porque no había señales, porque no había batería"

Sobre las razones por las que se presentó el siniestro manifestó:

"Por haber quedado sin batería, es lo único que le puedo ratificar, en la parte de la maquinaria no hubo problema alguno".

En relación con la periodicidad con que se realizan los mantenimientos a la nave, dijo:

"Eso es rutinario realizar mantenimiento al barco por los marinos son trabajos y labores que se hacen a bordo de toda la motonave".

Sobre el último mantenimiento realizado a la nave informó:

"Se realizó en la ciudad de Barranquilla aproximadamente en el mes de octubre de 2008, y se le hizo mantenimiento general tanto a la máquina como a los equipos electrónicos"

- De la declaración que antecede, rendida por el jefe de máquinas de la motonave "MR. GOBY" se concluye que, se dañaron las baterías y cuando le informaron al maquinista el barco estaba sin luz, en el momento en que intentaron comunicar al capitán de la nave ya la nave estaba encallada, así mismo afirma que, la batería no está relacionada con lo que pasa en el puente y que el último mantenimiento general se realizó en octubre del 2008.
- Obra en el proceso la siguiente prueba documental:
 - Copia del oficio No. 13200801279 MD-DIMAR-CP03- Gente de Mar-482, del 25/09/2008, suscrito por el señor Capitán de Puerto de Barranquilla, relacionado con una serie de novedades que presentaba la motonave "MR. GOBY", detectadas al momento de verificar las condiciones técnicas de seguridad y navegabilidad. Posteriormente algunas de éstas fueron subsanadas, no obstante, el perito que realizó la inspección recomendó que la nave subiera a dique en el año 2008, para evitar que se presentara algún siniestro, debido a que el casco, cubierta, bodegas, borda y sala de máquinas se observaban en regular estado por falta de mantenimiento (folios 11 al 18).
- Es de anotar que, para la fecha en que se realizó la inspección a la motonave "MR. GOBY" se encontraba como capitán el señor LIOBY RICARDO BENT ROBINSON y depositario provisional el señor ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS, y al momento de la ocurrencia del hecho investigado éstas mismas personas fungían en la calidad indicada.

1902

▪ Ahora bien, para la fecha de los hechos la motonave "MR. GOBY" se encontraba navegando, y ésta actividad es considerada como una actividad peligrosa y dándosele éste trato, la Corte Suprema de Justicia² puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))". (Subrayas fuera de texto).

La navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil- y que tiene su fundamento en que el daño no siempre tiene origen en la culpa exclusiva de la víctima, sino que en muchas ocasiones tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro permitiéndose la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios a la víctima del daño, precisamente por haberse expuesto al daño imprudentemente, resultando ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario.

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado que haya intervenido un elemento extraño que logre romper el nexo causal, ni que el capitán, ni armador de la motonave "MR. GOBY"

² Corte Suprema de Justicia, sentencia del 25 de mayo de 2011, Magistrado Ponente Dr. Pedro Octavio Munar Cadena

102

hayan actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad³, con el fin de exonerarse de ella.

Ahora bien, el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...), (8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...), (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad antes de emprender la navegación, emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando durante el viaje ocurran eventos que los pongan en peligro, asimismo, está obligado a emplear toda la diligencia posible para salvar a las personas cuando se presente un evento en el mar.

Sobre el cumplimiento de estas obligaciones, y de las pruebas obrantes en el proceso, se demuestra que el señor LIOBY RICARDO BENT ROBINSON, capitán de la motonave "MR. GOBY" a pesar de conocer que la nave presentaba algunos inconvenientes con anterioridad a la fecha de la ocurrencia del hecho investigado, en el cual se le sugirió junto con el armador subir a dique el buque por el estado de deterioro ante la falta de mantenimiento que se evidenció en el momento de la inspección de seguridad para la navegación, no previó una situación que era previsible, pues tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa y constatando las condiciones de la nave, no se guardó el cuidado que ameritaba.

³ Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

1/20

Adicionalmente, el capitán de la nave se enteró que perdió el gobierno de ésta por una falla en el generador, y que la batería se había estallado, única y exclusivamente en el momento en que encallaron, lo que permite tener la certeza de que los roles de vigilancia a bordo de la motonave en la zona de ingreso al puerto de San Andrés, y los procedimientos de contingencia que se deben desarrollar para cuando se presenten este tipo de novedades, no estaban funcionando.

Por su parte, el armador de la nave quien fue designado como depositario provisional por la Dirección Nacional de Estupefacientes desde el 5 de junio de 2008, le asistía la obligación de conservar la motonave en óptimas condiciones de funcionamiento, mantenimiento, conservación, física y mecánica; gestionar las certificaciones necesarias para operarlo, así como, dirigirse a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para que un funcionario inspeccione la embarcación y verifique el estado actual, y realizar los trámites exigidos por la Capitanía de Puerto para operar la misma (folios 44 y 45), sin embargo, se demostró el incumplimiento de éstas obligaciones por parte del armador, hecho que generó que la máquina de la nave no funcionara correctamente.

En virtud de lo anterior, se evidencia la responsabilidad de los citados señores en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" acaecido el día 31 de enero de 2009, así como la violación a las normas de Marina Mercante transcritas anteriormente y contempladas en los numerales 1, 8 y 18 del artículo 1501 del Código de Comercio.

No obstante, y considerado que han transcurrido más de tres (3) años de la ocurrencia de los hechos, como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, que prevé que la facultad sancionatoria caduca a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas, por tanto no es procedente imponer sanción administrativa por violación a las normas de Marina Mercante.

Finalmente, de la revisión del fallo de primera instancia se desprende que se declaró responsable por la ocurrencia el siniestro marítimo al señor ULSIS ERNESTO HOWARD como armador, sin embargo, la matrícula de la embarcación establece que la propietaria de la nave es la empresa RICOMAR E.U, identificada con Nit. 827000716-5, sobre la cual no se advirtió en el proceso responsabilidad directa en la ocurrencia del siniestro, toda vez que quien tenía asignada la explotación comercial de la nave para la fecha de los hechos, es decir ostentaba la calidad de armador⁴ era el señor ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS, conforme lo estableció la Resolución 0692 del 5 de junio de 2008, emitida por la Dirección Nacional de Estupefacientes, por lo que se realizará la modificación del artículo primero de la providencia consultada.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 29 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

⁴ Código de Comercio, Artículo 1473

"DECLARAR responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MR. GOBY" de bandera colombiana, ocurrido el día 31 de enero de 2009, a los señores **LIOBY RICARDO BENT ROBINSON**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 15.242.144 expedida en San Andrés, en calidad de capitán y al señor **ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.005.458, expedida en Providencia, en calidad de armador de la citada nave, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia".

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 29 de octubre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, conforme la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores **LIOBY RICARDO BENT ROBINSON**, **ARTURO ARNULFO ROBINSON DAWKINS**, capitán y armador de la motonave "MR. GOBY", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

10 DIC. 2014



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo