

13 SET. 2013

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado Unaldo David Cuello Vengal, apoderado del señor Fernando Monroy, motorista de la lancha "Carnin", contra el fallo de primera instancia del 11 de diciembre de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el accidente marítimo causado por la aludida lancha el 8 de junio de 2004, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito del 10 de junio de 2004, el señor Alexander Usma Agudelo Coordinador de la Policía de Turismo de "Playa Blanca", informó al Despacho de la Capitanía de Puerto de Santa Marta que el 8 de junio de 2004 en ese sector la lancha de nombre "Carnin" con matrícula CP4-0113-B, afiliada a la Cooperativa Coomarsertur causó lesiones personales a los señores Henry Cruz Villarreal y Silvano Antonio Romero Ramírez, turistas que se transportaban en un gusano halado por esa lancha y después de caer al agua, según lo previsto, fueron repentinamente golpeados por el casco de la misma, al quedar sin control, pues el motorista también cayó al agua y la lancha se desplazó en círculos sobre su costado de babor, justo en el área donde ellos se encontraban flotando.
2. El 10 de junio de 2004, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación por el accidente marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 DIMAR de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta. Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 102 al 114 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El 11 de diciembre de 2008, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró la responsabilidad solidaria de la Cooperativa Coomarsertur y del señor Fernando Monroy armadora y motorista de la Lancha "Carnin" respectivamente y les impuso una multa por valor equivalente a 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Igualmente, en el artículo 2 del fallo la Capitanía estimó el avalúo de los daños en quinientos mil pesos correspondiente al valor de la tapa del motor de la lancha, con fundamento en el peritaje realizado por el Capitán de Fragata Orlando Morales Silva, sin determinar la cuantía de las lesiones personales que se produjeron, por no obrar prueba médica que la soporte.

RECURSO

El abogado Unaldo Daniel Cuello Vengal, actuando como apoderado del señor Fernando Monroy, motorista de la lancha "Carnin", el 26 de diciembre de 2008 presentó recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia proferido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

1. Las consideraciones que fundamentan el fallo son incongruentes y contradictorias, pues las circunstancias de modo como sucedieron los hechos introducen dudas acerca de la responsabilidad del motorista y de la propietaria de la lancha "Carnin".

Para sustentarlo, advierte que en el mismo fallo se dice textualmente "... el motorista tenía su idoneidad acreditada y la lancha contaba con sus certificados de navegación vigentes y equipos de navegación completos...". (cursiva fuera de texto) -véase el quinto inciso del acápite "Circunstancias en que (sic) se produjo el accidente" del citado fallo, obrante a folio 105 del expediente-

Por otra parte, la lancha "Carnin" era objeto de revisión permanente por parte de la Capitanía de Puerto de Santa Marta y como tal estaba operativamente equipada de acuerdo con los requerimientos y exigencias de ésta.

2. El accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima debido a que ésta impuso las condiciones sobre la forma como se debía conducir el gusano.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, 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 tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)." (Cursiva fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación, tal como se aprecia en 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;
- Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y
- Sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.
- La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO

1. Dice el recurrente que la lancha contaba con los certificados vigentes y equipos de navegación completos, lo cual lo llevó a concluir que ni el motorista ni la armadora son responsables directos del accidente de lesiones personales.

No obstante, se queda corto su análisis, habida cuenta de la forma como sucedieron los hechos y las circunstancias que los rodearon, pues su afirmación se centra exclusivamente en relieves los elementos formales relacionados con la lancha "Carnin" –certificados y equipos– sin considerar la conducta náutica del motorista y de la armadora en relación con su deber de cuidado de cerciorarse del estado óptimo de navegabilidad referido a la actividad específica de halado de gusano a la cual está dedicada desde siempre y porque, al momento de los hechos, carecía de un sistema de encendido de seguridad que desconectara automáticamente el encendido del motor, en caso de que aquél cayera al agua, tal como en efecto sucedió.

La necesidad de que este dispositivo se encontrara operando de manera permanente a bordo de la lancha "Carnin" se evidenció justamente con ocasión del accidente, pues aunque está matriculada como de transporte de pasajeros, existe la probabilidad de que un motorista de una lancha que hala un gusano también caiga al agua, dejándola sin gobierno. Es posible que esto suceda. Los hechos así lo demostraron.

Por otra parte, cabe considerar que los equipos y sistemas de navegación a bordo de una lancha estándar dedicada al transporte de pasajeros, no son -ni pueden ser- los mismos de otra que se dedique exclusivamente a la actividad lúdica de halado de gusano, porque se entiende que, aunque se desplazan en un medio peligroso como el marino, común para ambas, no obstante las condiciones de seguridad y el nivel de riesgo que enfrentan en su actividad particular, son distintos.

Dentro de las obligaciones especiales que le competen al capitán de una nave se encuentra la definida en el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio, Libro V De la Navegación Acuática, cuyo alcance es "... *cerciorarse de que la nave esté en buenas condiciones para la navegación que va a emprender.*". El concepto "buenas condiciones", aunque está enunciado de manera general para todas las naves sin consideración, toma un contenido específico cuando se aplica a cada tipo en particular, dependiendo de su catalogación y de la actividad que desarrolle, pues esto determina las exigencias técnicas propias -características de diseño y construcción, sistemas y equipos a bordo, tripulación idónea, área de navegación y demás- las cuales deben corresponder a la reglamentación técnica que las regula, cuya observancia es obligatoria, según lo enuncia la disposición en cita.

Este deber de "cerciorarse" implica que antes de emprender la navegación el capitán tiene la obligación de asegurarse -entiéndase estar seguro- por sí mismo, de la exactitud de las exigencias técnicas de la nave respecto de su actividad especial. Es un deber de cuidado que implica un máximo grado de exigencia en esa verificación, a fin de reducir al mínimo el nivel de riesgo inherente a la aventura marinera, coadyuvando además de esa forma a preservar la vida humana en el mar y a prevenir la contaminación del ambiente marino.

Como se observa y lo dicta el sentido común, durante todo el tiempo de su actividad de halado de gusano, a la lancha "Carnin" le ha faltado el dispositivo de encendido de seguridad, independientemente de que haya sucedido un accidente como el que se analiza. El hecho de que durante ese mismo lapso no se hubiera presentado un accidente, no significa que el riesgo no existiera ni el dispositivo fuera innecesario. El accidente puso de relieve tanto el riesgo como la necesidad.

Se puede afirmar sin lugar a dudas que, dadas las circunstancias, la lancha "Carnin" portaba un riesgo oculto -la falta del nombrado dispositivo- que, en un momento determinado y ante la caída del motorista fue determinante para producir el resultado dañino de lesiones personales. Este riesgo, es exclusivamente imputable al motorista y a la armadora, particularmente a ésta última en una mayor proporción, considerando su estatus.

Respecto de ésta última, cabe citar lo que establece el numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio como obligación del armador, así:

"2. Responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación."

Así mismo, el artículo 1479 *ibídem* preceptúa:

"Aún en los casos en los que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del Capitán."

En el mismo tema, la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, en sentencia del 26 de marzo de 2008, refiriéndose a la responsabilidad del guardián de la cosa inanimada, indicó:

"(...) En relación con la responsabilidad que surge de los daños causados por actividades peligrosas, la Corte Suprema de Justicia ha dicho:

"El responsable por el hecho de cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes.

"Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero sí lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se prueba lo contrario.

"De manera que si a determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto -que desde luego admite prueba en contrario- pues aun cuando la guarda no es inherente al dominio, sí hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario.

"O sea, la responsabilidad del dueño por el hecho de las cosas inanimadas proviene de la calidad de que guardián de ellas presúmase tener.

"Y la presunción de ser guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada".

Aunado a lo anterior, es importante tener en cuenta que el señor Fernando Monroy, motorista, dirigía la nave no desde la consola en la cabina a través de un timón, sino directamente desde el brazo del motor, dándole dirección y aceleración al mismo tiempo, lo cual lo obligaba a ir "sentado" en la borda de la misma, elevando el riesgo de caída al mar, como en efecto sucedió, lo cual implica responsabilidad directa de su parte.

En efecto, esta circunstancia consta igualmente en el literal "h" del numeral 2 -véase folio 37 del expediente- del informe pericial presentado por el CF Oswaldo Morales Silva, Perito Naval, quien lo enfatiza en los siguientes términos:

(...)

"h) *Que para tener acceso al brazo de maniobra del motor el motorista se sienta sobre la borda en la tina de la embarcación, lugar que no le ofrece ninguna protección o estabilidad y puede llegar a presentarse en un momento como el sucedido, su inestabilidad por efectos de rolido de la embarcación al caer ésta en el seno de las olas"*. (cursiva y subrayado fuera de texto)

A su turno, el literal "j" *ibídem*, respecto de la marcha mínima del motor, concluyó:

"j) Que el acelerador del motor de la embarcación, por efectos de uso, no retorna automáticamente a la posición de aceleración de marcha mínima, al motorista soltar el mango de dirección". (cursiva y subrayado fuera de texto)

Esto, obviamente, aumenta el riesgo inherente en la lancha, relacionado con que si el motorista cae al agua, el motor de la embarcación continúa desplazándose a la misma velocidad y sin control alguno, generando un peligro para los bañistas u otras motonaves que se encuentren en el área, tal como en efecto sucedió.

Entonces, además del causante directo del hecho dañoso, en los resultados del accidente de lesiones personales por la lancha que quedó sin gobierno también se encuentra la responsabilidad legal del armador, según lo establecido anteriormente, contrario a lo argumentado por el recurrente en su escrito.

2. Respecto de la afirmación del recurrente acerca de que el accidente es imputable a culpa exclusiva de la víctima -turistas lesionados- pues estos impusieron la forma como debía ser halado el gusano, cabe citar lo que el señor Fernando Monroy dijo al respecto en su declaración -cfr. folio 18- cuando expresó que "... ofrecimos los servicios de nosotros [halado en gusano a los turistas] al cual los señores afectados [los lesionados] y dos muchachas aceptaron el paseo, el cual le ofrecimos con caída o sin caída, ellos aceptaron con tres caídas, los embarcamos en el gusano en la playa, en Playa Blanca, cerca a (sic) la carpa No. 8..." (cursiva, subrayado y palabras entre corchetes, fuera de texto)

Tal como se advierte en lo transcrito, previo al accidente hubo un acuerdo entre los operarios de lancha y gusano y los turistas interesados, relacionado con las condiciones del servicio por prestar. Se refería a si a los turistas les interesaba viajar en el gusano con o sin caídas voluntariamente provocadas y en caso afirmativo, cuántas. Llegado el acuerdo -tres caídas provocadas- abordaron el artefacto y realizaron los giros acordados hasta cuando, luego de la segunda caída, se produjo el inesperado accidente.

En este punto cabe resaltar que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso, cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en presencia de actividades peligrosas, como en el presente caso, el elemento culpabilístico desaparece, operando así una responsabilidad objetiva donde el agente para exonerarse de dicha responsabilidad deberá probar la existencia de una causa extraña (*caso fortuito o fuerza mayor; culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero*).

Con relación a esto, la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, señaló:

"(...) 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 ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para 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 del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero)

De otro lado, en aplicación del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la Organización Marítima Internacional, Resolución A.849 (20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, el cual establece en el numeral 4º, dentro de sus definiciones, la del siniestro marítimo como un evento que ha tenido como resultado *"la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas"*, por lo cual, es procedente acoger dicha definición al presente caso, teniendo en cuenta a su vez, que el accidente ocurrió en ejercicio de la actividad peligrosa de la navegación marítima.

Se puede concluir, entonces, que no existió culpa exclusiva de la víctima o de un tercero –los turistas lesionados- razón por la cual el motorista no puede sustraerse de la responsabilidad por el ejercicio de la actividad peligrosa.

En la misma línea, la citada jurisprudencia expresó:

"(...) Con estas premisas, para la Sala, el régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtud, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor. En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), más si el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (cas. civ. de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01)." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Ahora, según la ley colombiana, cuando un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa. En consecuencia, la víctima o acreedor está facultado para exigir la totalidad del crédito contra cualquiera de ellos, sin que éstos puedan oponerle el beneficio de la división.

Al respecto la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de junio de 1992:

"Cuando hay de por medio varios responsables de un accidente, la obligación de resarcir los perjuicios es solidaria, lo que quiere decir que esos perjuicios se pueden reclamar de uno cualquiera de los responsables, según lo preceptúa el artículo 2344 del Código Civil, en armonía con el 1571. El que realiza el pago se subroga en la acción contra el otro u otros responsables, según el artículo 1579 y siguientes." (Cursiva fuera de texto).

También ha sostenido la Corte lo siguiente:

"La preceptiva de la responsabilidad civil extracontractual, en cuya cúspide se ubica el principio consagrado por el artículo 2341 de nuestro Código Civil, no admite distinciones: siempre que un daño injusto encuentre su causa única o concurrente con otras en actuaciones jurídicamente censurables, se impone la reparación in integrum de dicho daño por el agente o agentes de tales actuaciones, sin que ninguno de estos pueda ser recibido a descargar su responsabilidad en la ilícita conducta concurrente de los otros o en el hecho de haber obrado en cuenta y riesgo de los mismos." (Cursiva fuera de texto).

Por lo anteriormente expresado, no es de recibo el argumento esgrimido por el recurrente, en el sentido de excluir de responsabilidad al motorista y a la armadora de la lancha "Carnin". Ambos concurren a responder por los perjuicios causados con sus acciones y omisiones.

CASO CONCRETO

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se observa que las circunstancias que rodearon el siniestro ocurrido el 8 de junio de 2004, fueron las siguientes:

1. El 8 de junio de 2004 a las 12:30 de la tarde, la lancha "Carnin" halaba un gusano con turistas del hotel "Decamerón" y el motorista acordó con ellos realizar un viaje entre el sector del Acuario a Playa Blanca, incluyendo tres caídas al agua.
2. En la última vuelta, frente a las carpas, a 50 o 60 metros de distancia de la playa, según lo acordado se realiza la segunda caída y cuando los turistas caen al agua, al parecer por causa de una ola, el motorista Fernando Monroy también cae al agua, quedando la lancha "Carnin" fuera de control, haciendo giros en el área donde estaban los turistas sobreaguando.
3. En uno de los giros la lancha se viene encima de los señores Henry Cruz Villarreal y Silvano Antonio Romero Ramírez y probablemente los golpea con el casco causándoles lesiones de consideración, particularmente a éste último.
4. La lancha sigue moviéndose y finalmente se detiene por azar, sobre el gusano y el motor se estabiliza, terminando el peligro.

5. Enseguida, el motorista Fernando Monroy junto con el ayudante del gusano tratan de asistir a los heridos, los rescatan del agua y los trasladan a centros de salud en tierra, donde son atendidos de sus lesiones finalmente. Allí, se presenta la señora Rosaura López la propietaria de la lancha, quien asume la responsabilidad de los gastos y atención médica y todo lo demás.

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró la responsabilidad solidaria del señor Fernando Monroy motorista y de la cooperativa Coomarsertur armadora y les impuso una multa equivalente a 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Igualmente, estimó el valor de los daños causados en 500 mil pesos m/Cte., solo respecto del valor de la tapa del motor fuera de borda de la lancha "Carnin", sin considerar el de los presuntos daños por lesiones personales argumentando que, como no fueron probados debidamente a través de las facturas y certificaciones médicas correspondientes, no se estimaron dentro del proceso ni en la decisión de primera instancia.

Al respecto, en virtud de lo dispuesto en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro, de la siguiente manera:

1. Incurrir en una imprecisión el fallador de primera instancia al considerar a la cooperativa "Coomarsertur" como armadora de la lancha "Carnin", con fundamento en su afiliación a esta última para prestar el servicio que ofrece. De acuerdo con la copia de la matrícula de la lancha, obrante a folio 24 del expediente, se lee que realmente la armadora es la señora Rosaura López de Charris, quien además lo confirmó en su declaración obrante a folio 20, razón por la cual el fallo de primera instancia deberá ser modificado en lo pertinente.
2. Respecto de la infracción de normas de marina mercante en la cual incurrieron el motorista y la armadora -Fernando Monroy y Rosaura López- y la multa equivalente a 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes, cabe resaltar que los hechos ocurrieron el 8 de junio de 2004 y el fallo impone la sanción el 11 de diciembre de 2008, es decir, 4 años y 6 meses después de sucedidos, lo cual implica que la facultad para hacerlo ya se encontraba caducada, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 38 -*caducidad de las sanciones administrativas*- del Código Contencioso Administrativo -*Decreto 1 de 1984*- norma aplicable para el caso concreto y reiterada en el artículo 52 del Nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -*Ley 1437 del 2011*-. En tal virtud, deberá ser igualmente modificado el fallo de primera instancia en lo propio.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo 1 del fallo proferido el 2 de septiembre de 2008 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en el sentido de precisar que la armadora de la lancha "Carnin" es la señora Rosaura López de Charris y no como allí aparece.

ARTICULO 2°.- REVOCAR los artículos 3°, 4° y 5° del fallo proferido el 11 de diciembre de 2004 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, según lo dispuesto en el artículo 52 del Nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -*Ley 1437 de 2011*- norma actualmente vigente y aplicable al presente caso, considerando que la facultad que tenía la Autoridad Marítima Nacional para imponer la aludida sanción, ha caducado.

ARTICULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo a los señores Fernando Morroy -C. C. 85.466.487 de Santa Marta- y Rosaura López de Charris -C. C. 26.667.643 de Santa Marta- motorista y armadora respectivamente, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que, una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.

13 SET. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo