

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

Referencia:

Investigación:

- 4 OCT 2019

22012014009

Jurisdiccional por siniestro marítimo abordaje– Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 8 de noviembre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave “CLARA E” de bandera panameña, identificada con el numero OMI 5377410, y la motonave “DOÑA OLGA II”, de bandera colombiana, identificada con la matricula No MC-070094, por los hechos ocurridos el día 8 de octubre de 2014, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Providencia, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita de fecha 8 de octubre de 2014, suscrita por el Inspector de Naves de Capitanía de Puerto de Providencia, la Capitanía de Puerto tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves “CLARA E” y “DOÑA OLGA II”.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 8 de octubre de 2014, el Capitán de Puerto de Providencia decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves “CLARA E” y “DOÑA OLGA II” 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Providencia una vez instruida la investigación el día 14 de febrero de 2018, remitió el expediente al Capitán de Puerto de San Andrés para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. El día 8 de noviembre de 2018, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió; declarar responsable del siniestro marítimo de abordaje de la motonave “CLARA E” y “DOÑA OLGA II”, al señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en calidad de Capitán de la motonave “DOÑA OLGA II”, así mismo, impuso a título de sanción la suspensión de la actividad que viene desarrollando el señor OLICE MITCHELL HUDGSON, por un término de seis meses (06) contados a partir de la ejecutoria de esta providencia.

5. 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 San Andrés 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 marítimo 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 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 las Capitanías de Puerto de Providencia y San Andrés, 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 estudio probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante y, por último, (VII) 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,

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.

La Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

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".*

De acuerdo al acta de visita suscrita por el Inspector de Naves de la Capitanía de Puerto de Providencia, el día 8 de octubre de 2014 se produjo un abordaje cuando la motonave "DOÑA OLGA II" realizaba su aproximación al muelle golpeando a la motonave "CLARA E", la cual se encontraba encallada en el canal de acceso al muelle de la Isla de Providencia.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "CLARA E" y "DOÑA OLGA II", ocurrido el día 8 de octubre de 2014, en virtud del literal c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

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



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.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan 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].

Acorde a la anterior jurisprudencia, 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

Según acta de visita realizada por el Inspector de Naves de la Capitanía de Puerto de Providencia y las actas de protestas suscritas por los Capitanes de la motonaves implicadas, se evidencia que las motonaves "CLARA E" y "DOÑA OLGA II" se encontraban rumbo a fondear al Puerto de la Isla de Providencia, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad proferida 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 Capitán de la motonave "CLARA E", el señor LUIS EDUARDO REY, en acta de protesta de fecha 14 de octubre de 2014 (folio 15 al 17), afirmó lo siguiente:

"(...) Estando la motonave "CLARA E" en situación de encallamiento en el canal de acceso al muelle de providencia Isla; en la posición 13° 22.723' N: 081° 22.388'O y siendo aproximadamente las 04:00 del día 08/10/14, se sintió un fuerte remesón de la embarcación. Esto fue debido al impacto en la proa del barco por parte de la M/N "DOÑA OLGA II" quedo encallado a unos 30 metros de nosotros, las condiciones de señalización de la M/N "CLARA E" estaban de acuerdo a las normas dados en el "REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENCIÓN DE ABORDAJE (RIPA)"; adoptadas por la OMI EN 1.972 la regla 30" (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 14 de octubre de 2014 (folio 3), en la Capitanía de Puerto de Providencia, el señor LUIS EDUARDO REY, en su calidad de Capitán de la motonave "CLARA E" afirmó lo siguiente:

"(...) Estando en la condición de encallamiento en la madrigada del 8 de octubre de 2014 alrededor de las 0400R sentí un fuerte remesón en el buque, cuando salí a la cubierta, me entere que el DOÑA OLGA II había colisionado con nosotros, de acuerdo al reglamento internación para prevención de abordaje RIPA, la regla 30 reza " los buques fondeados de eslora mayores a 501 metros, exhibirán una luz blanca toda horizonte en proa y otra en popa, además, pueden exhibir las luces que indiquen sin gobierno, el barco CLARA E estaba con las luces de acuerdo a la regla 30, además, exhibía las pantallas de iluminación de pasillos, cubierta y popa. A la hora del abordaje, el tripulante que estaba de guardia, Sr. Edward Gerard Prime (...) el atestigua que en el costado de estribor del puente del DOÑA OLGA II no había ningún tripulante" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores, afirmó lo siguiente respecto de la condición de la nave:

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

"(...) En la condición en que estaba el buque CLARA E (encallamiento) no había oportunidad de realizar maniobra alguna" (cursiva fuera del texto).

Respecto a los motivos de la ocurrencia del siniestro, manifestó lo siguiente:

"(...) No tomó (el capitán de DOÑA OLGA II) las precauciones adecuadas para hacer la maniobra de acercamiento al muelle municipal de Providencia Isla (...)" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", el señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en versión rendida en audiencia pública el día 9 de octubre de 2014 (folio 14), afirmó lo siguiente:

"(...) Yo llegue a las 0400R, como siempre tratando de llegar ante de que baje la marea, ya había ingresado por las boyas que indica el acceso al muelle, y cuando procedí a avanzar al muelle se alcanzó a percibir un objeto lo cual no estaba identificado, le pregunté a dos de los marinos que estaban a ambos lados del puente en la parte de afuera verificando la novedad. Pero en vista de que era oscuro y el color del barco es negro, sin ninguna luz que lo señale, ya estábamos avanzados y lo que se alcanzó a hacer fue una maniobra para evitar una colisión de proa y de esa manera reducir los riesgos que podía ocasionar, pues para mí fue una sorpresa porque el canal es un canal de acceso y no un canal de fondeo" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, manifestó lo siguiente:

"(...) Yo llevo 27 años entrando por ese canal y es la primera vez que tengo una colisión, y la maniobra que se realizó, fue para evitar que el impacto fuera de proa, pero si alcanzó a impactar el barco del costado de estribor, aproximadamente a 22° de la proa, por donde está el nombre, también alcanzo a doblar la parte superior del techo, y una deformación en el puente y ruptura de uno de los vidrios, también defecto el piso del puente. Pues lo único que me gustaría es que llegara a un feliz término porque fue un descuido del Capitán del CLARA E, sin embargo, es un accidente" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas tanto por el Capitán de la motonave "CLARA E", el señor LUIS EDUARDO REY, como del Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", el señor OLICE MITCHELL HUDGSON, para concluir de manera clara e inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado el día 8 de octubre de 2014.

Ahora bien, en el Reglamento internacional para prevenir abordajes, COLREG de 1972 aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981 se estipulan las reglas para prevención de los abordajes, así:

Regla 5 –Vigilancia: Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

Regla 6-Velocidad de seguridad: Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Regla 7-Riesgo de abordaje: a) *Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto)

Regla 22- Visibilidad de las luces. *Las luces preceptuadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la sección 8 del Anexo I del presente reglamento, de modo que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:*

a) *En los buques de eslora igual o superior a 50 metros:*

- *luz de tope, 6 millas;*
- *luz de costado, 3 millas;*
- *luz de alcance, 3 millas;*
- *luz de remolque, 3 millas;*
- *luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.*

Regla 30 Buques fondeados y buques varados.

a) Los buques fondeados exhibirán en el lugar más visible: i) en la parte de proa, una luz blanca todo horizonte o una bola; ii) en la popa, o cerca de ella, y a una altura inferior a la de la luz prescrita en el apartado i), una luz blanca todo horizonte (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto)

Si bien las dos motonaves desempeñaban actividades peligrosas, no estaban en igualdad de condiciones, toda vez que, la operación de la nave "DOÑA OLGA II", por encontrarse en movimiento entrañaba un riesgo mayor de generar daño para el entorno, que aquel que podía ser ocasionado por la nave "CLARA E" que se encontraba cerca en estado de emergencia (encallada).

La culpa náutica conlleva precisamente el hecho de que el Capitán de la nave, su tripulación o el Piloto Práctico ejecuten maniobras erróneas, que contravengan las reglas de navegación seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo, o cometan en general las fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave.

Por otra parte, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave". En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. De las que, este Despacho mencionara exclusivamente sobre las siguientes:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

1. Cerciorarse de que la nave está en **buenas condiciones de navegabilidad** para la navegación que va a emprender.
2. **Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;**
10. Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave. (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

"ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:

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." (Cursiva y subraya fuera de texto)

De acuerdo a lo antes mencionado, se puede establecer que el Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación, al navegar sin tener vigilancia visual, situación que constituyó una transgresión a las disposiciones sobre la seguridad de la vida humana en el mar, representando un auténtico riesgo creado.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: **quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan.** La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. *Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole.* (Pizarro, 1983. Pp. 38-43) (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

El Capitán debe obrar con las debidas precauciones, actuando con la suficiente previsión, la suficiente prudencia, para evitar algún peligro, so pena de responder por dichas consecuencias.

IV. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. Teniendo en cuenta la hora en que ocurrió el siniestro y lo establecido en las declaraciones rendidas en audiencia pública por los investigados, se puede concluir que las circunstancias de vientos y mar eran normales.
2. Se configuró el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "CLARA E" y "DOÑA OLGA II", por la falta de vigilancia y cuidado que debía ejercer el Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II" durante la maniobra de arribo al muelle de la Isla de Providencia, por ende la conducta náutica desplegada por él, fue la que generó el abordaje.
3. Se pudo establecer que la motonave "CLARA E" no podía prever la ocurrencia del siniestro, pues le fue imposible avistar oportunamente a la nave "DOÑA OLGA II", toda vez que se encontraba en estado de emergencia (encallada) y por lo tanto no pudo desarrollar maniobras evasivas para evitar el abordaje, es decir, para el Capitán de la nave "CLARA E" el abordaje fue imprevisible e irresistible.
4. En el presente caso, el señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en su condición de Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", sufre los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de la actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el abordaje sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés.

V. 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 abordaje entre las motonaves "CLARA E" y "DOÑA OLGA II", 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.

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

Este Despacho evidencia que la Capitanía de Puerto de San Andrés en el artículo tercero de la sentencia de fecha 8 de noviembre de 2018, impone a título de sanción al señor OLICE MITCHELL HUDGSON en su condición de Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II, la suspensión de la licencia de la actividad que venía desarrollando, por el término de seis (06) meses contados a partir de la ejecutoria de la providencia de primera instancia, por ser responsable del siniestro marítimo ocurrido, sanción que este Despacho revocará, toda vez que ese tipo de sanciones las señala el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 79 y siguientes, con el fin de sancionar las violaciones de Normas de Marina Mercante, sanción que no tiene lugar a imponerse, debido a que el Capitán de Puerto de San Andrés en su fallo no manifiesta violación de normas de Marina Mercante en los hechos ocurridos el día 08 de octubre de 2014.

Además ya habían transcurrido más de tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho, para establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, por consiguiente el Despacho confirmara la decisión de la Capitanía de Puerto de San Andrés, por cuanto a la fecha de la decisión de primera instancia ya había caducado dicha acción.

VII. De las conclusiones

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en condición de Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 8 de octubre de 2014, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en el siniestro marítimo de abordaje de las motonaves "DOÑA OLGA II" y "CLARA E", razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, revocando el artículo tercero, y confirmando el restante de los artículos de la sentencia del 8 de noviembre de 2018 proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR los artículo primero, quinto, sexto y séptimo de la sentencia proferida el día 8 de noviembre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- REVOCAR el artículo tercero de la decisión proferida el día 8 de noviembre de 2018 por el Capitán de Puerto San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Providencia, el contenido de la presente decisión al señor OLICE MITCHELL HUDGSON, en calidad de Capitán de la motonave "DOÑA OLGA II", al señor LUIS EDUARDO REY, en calidad de Capitán de la motonave "CLARA E"; 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 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Providencia, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Providencia, 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.



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