

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 AGO 2019

Referencia: 13012013005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento –
Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 17 de noviembre de 2015, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY" de bandera panameña, de matrícula No. 7713204, por los hechos ocurridos el día 28 de abril de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad de siniestro, presentado por el señor WILIAM JAVIER LINARES, en calidad de Controlador de Tráfico Marítimo, el día 28 de abril de 2013, informó a la Capitanía de Puerto de Barranquilla que la motonave "MEMORY" de bandera panameña, se encontraba encallada.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 29 de abril de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 17 de noviembre de 2015, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar responsable al señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, identificado con cédula de ciudadanía número 15.241.326 Capitán MN MEMORY del siniestro marítimo de VARADURA de acuerdo (...)" (cursiva fuera de texto).

"Declarar como no responsable del Siniestro Marítimo de varadura al señor WILLIAM QUIÑONES VILLAMIL (...)" (cursiva fuera de texto).

"Declarar que existió Violación a las Normas de Marina Mercante por parte del señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ (...)" (cursiva fuera de texto).

"Imponer a título de sanción multa por violación de normas de marina mercante, al señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, identificado con cedula de ciudadanía numero 15.241.326 Capitán de la motonave "MEMORY" de acuerdo de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva, la suma de \$7.732.200 siete millones setecientos treinta y dos mil doscientos pesos, correspondiente a 12 SMMLV (...)" (cursiva fuera de texto)

"Imponer solidariamente, a la sociedad ARCHIMARITIMA, identificada con número de matrícula 0001492207 de la Cámara de Comercio de Bogotá en calidad de Armador de la MN MEMORY representada legalmente por el señor CARLOS ALBERTO ARCHIBOLD JULIO (...)" (cursiva fuera de texto)

"Imponer solidariamente, a la sociedad MARÍTIMA INTERAMERICANA DE NAVES LTDA INTERMAR SHIPPING, identificada con NIT 800.195.272-5, en calidad de agente marítimo de la MN MEMORY, representada legalmente por el señor ALVARO GÓMEZ LINARES (...)" (cursiva fuera de texto).

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Depurar 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 (...)".

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" (cursiva y subraya fuera de texto).

Resulta importante mencionar, que el siniestro declarado en el fallo de primera instancia fue "Varadura", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de encallamiento, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 literal b del artículo 26. Por lo tanto, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

De las pruebas que reposan en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY" de bandera panameña, ocurrido el día 28 de abril de 2013, en virtud del numeral b) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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.

Acorde a la 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 al que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

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 consecuencias.

I. Del estudio probatorio del caso en concreto

Respecto a la responsabilidad declarada en la decisión proferida en primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

En audiencia realizada el día 30 de abril de 2013, el señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, en condición de Capitán de la motonave "MEMORY", en cuanto a la ocurrencia del siniestro marítimo, afirmó lo siguiente:

"(...) Salimos del muelle número 2 de la sociedad portuaria regional de barranquilla, navegando por el rio magdalena normal hacia bocas de ceniza a la salida de boca de ceniza tanto el piloto como mi persona observamos de que habían dos botes pesqueros artesanal obstruyendo la salida el piloto vira el timón hacia babor para dejarlos hacia estribor y a la vez buscando el punto para desembarco el me entrega el timón y me dice mantenga el rumbo 245° a 250° pero cuando yo observo el barco no está desplazando en esos momentos ya el piloto había bajado hacia la lancha y seguidamente yo lo llamo a él y le comento la novedad" (...)"
(cursiva fuera de texto).

En cuanto a la distancia establecida para el desembarque del Piloto de la motonave "MEMORY", dijo:

"1.8 millas" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta si le dio la información al Piloto de que la ecosonda se encontraba fuera de servicio, respondió:

"No" (cursiva fuera de texto).

Referente a cómo obtuvieron los datos de calados, y las condiciones meteorológicas, informó:

"Con la lectura del muelle. Todo era moderado, no había fuertes vientos, las olas pequeña que normalmente se forma a esas horas de la mañana" (cursiva fuera de texto).

El señor MAX RANGEL FUENTE, apoderado del Piloto Práctico de la motonave "MEMORY", en la audiencia, le pregunta al Capitán de la motonave cómo califica la asesoría del Práctico, y además en cuanto a las indicaciones que este le da al momento de desembarcar de la motonave, ya que el Piloto le había indicado que no debía dejarla caer a más de 240°, responde:

"Normal. Yo mantuve el rumbo de 245°" (cursiva fuera de texto).

Conforme a las causas que ocasionaron el siniestro, dijo:

"Porque se viró mucho a babor" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la razón del por qué viró mucho a babor, contestó:

"Las circunstancias fueron que estaban los botes obstaculizando. En vista de que estaban los botes de pesca el Capitán vira 10° grados a babor y me dice capitán mantengo 245° 250° chao nos vemos" (cursiva fuera de texto).

Cuál era el rumbo de gobierno cuando calló (sic) a babor, expuso:

"Íbamos 270° aproximadamente y cae a babor para desembarcarse porque en ese rumbo iba derecho a desembarcarse" (cursiva fuera de texto).

De acuerdo a la pregunta anterior, se le pregunta si corrige el rumbo una vez que el piloto se desembarcó, Respondió:

"No se pudo corregir el rumbo porque el barco no desplazaba" (cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor FRANCISCO NUÑEZ BLANQUICET, en calidad de jefe de máquina de la motonave "MEMORY", hace un relato sobre los hechos:

"Nosotros salimos de la sociedad portuaria 07:24 yo estoy en el departamento de máquinas de guardia hasta que sucedió la varadura y yo me doy cuenta porque uno de los muchachos me dijo que no estábamos avanzando yo solicite de inmediato un apoyo del remolcador, el barco tenía muchos movimiento sindicándome que la varada era mínima luego doy marcha hacia adelante con movimiento hacia estribor para mantener la"

"Debe ponerse presente que durante el transcurso de la navegación por el canal, la salida por bocas, la salida por bocas y hasta mi desembarque la motonave no contaba con timonel, oficio que realizaba el mismo Capitán. Otra aclaración esta motonave navega sin giro de compas y opera con compas magnético. Desconozco que pudo haber ocurrido después de mi desembarque, puesto que la lancha de pilotos me desembarcó andando a siete nudos. También debo aclarar que durante mi desembarque el Capitán se encontraba en el alerón de babor (cursiva y subraya fuera de texto).

Respecto a las cartas batimétricas y a las cartas náuticas, expuso:

"Primero en cuanto a las batimetrías en el canal no eran de gran relevancia debido al calado del buque. Siempre utilicé los planos batimétricos, pero el capitán durante la navegación hacía las veces de timonel. En cuanto a la carta náutica es responsabilidad de la motonave tenerla; y él las tenía. Siempre los pilotos navegamos con los planos batimétricos recientes y estos son para la navegación en el canal y aproximación a bocas de ceniza. No hay plano batimétrico del sector donde el buque varó" (cursiva fuera de texto).

Referente al momento en el que ocurrió el siniestro, y si aún se encontraba asesorando al Capitán, informó:

"El siniestro ocurrió minutos después de que el Capitán firmara el PILREP sin novedad y desembarcara el piloto" (cursiva fuera de texto).

En relación a la causa del siniestro marítimo, dijo:

"En mi opinión, pudo haber un descuido durante el trayecto de tiempo del desembarco del piloto hasta su varadura. En realidad no puedo afirmar que pudo haber ocurrido a ciencia cierta" (cursiva fuera de texto).

Con base en las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave "MEMORY", el Piloto Práctico y el Jefe de Máquinas, se encuentra que la motonave venía desplazándose sin ningún problema mecánico que afectara la navegación.

Según las pruebas estudiadas, se puede decir de manera clara e indiscutible que la causa del siniestro fue el descuido del Capitán del buque, teniendo en cuenta que no llevaba timonel y no se encontraba en el puente de gobierno, lugar que jamás debió abandonar como jefe del buque que llevaba a su cargo, por ende no pudo seguir a cabalidad las instrucciones impartidas por parte del Piloto Práctico minutos antes de su desembarco. Poniendo de esta manera en riesgo la vida de la tripulación, la nave y la de él mismo.

Así las cosas, se observa que el Capitán de la motonave "MEMORY", no tomó las decisiones adecuadas ni pertinentes al momento de asumir la navegación, por tal razón

proa del barco hacia adelante, evitando que se fuera más hacia la orilla (...)" (cursiva fuera de texto).

De acuerdo al tiempo transcurrido en el que se desembarca el piloto y el buque se queda sin desplazamiento o sin movimiento, expuso:

"Fueron aproximadamente 2 minutos la lancha estaba ahí y fue cuando él me dijo que no era posible porque ahí había 12 metros de profundidad, en vista que la nave no se desplazaba el asistió a la proa babor de la embarcación a apoyarme al costado de babor pero en vista de que no pudo hacer nada se retiró" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la lectura de la ecosonda, dijo:

"La ecosonda estaba fuera de servicio" (cursiva fuera de texto).

Teniendo en cuenta lo sucedido, se le pregunta al Capitán de la motonave "MEMORY", si durante el recorrido por el canal navegable y hasta el momento del encallamiento se presentó alguna falla en el motor propulsor, como también que indicara si a la salida de bocas de ceniza sintió algún movimiento brusco o frenada de la viada del buque, a lo que responde que en ningún momento y además no sintió *"ningún movimiento extraño o brusco" (cursiva fuera de texto).*

En la audiencia realizada el 11 de agosto de 2015, el señor WILLIAM DANIEL QUIÑONES VILLAMIL, en calidad de Piloto Práctico de la motonave "MEMORY" sobre los hechos, dijo:

"Abordé la motonave Memory a las 06:55 del día 28 de abril de 2013. En ese momento informo a Control de Tráfico y a pilotos del Puerto de Barranquilla S.A, luego verifico con el Capitán que todo esté listo para realizar la maniobra de zarpe al muelle No. 2 de Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. A las 07:30 horas, quedamos libres de muelle, lo cual reporto por canal 13 VHF a Control Tráfico y a Pilotos del Puerto de Barranquilla S.A a las 08:11 reporto paso por la Estación de Control Tráfico Marítimo y a las 08:30 horas reporto salida por bocas (Sic). Doy instrucción al Capitán rumbo a desembarque 250° con velocidad 7 nudos. Siendo las 08:35 desembarco sin novedad. Aproximadamente a las 08:40 estando a bordo de la lancha de pilotos la Arenosa y alcanzando la entrada por boca de ceniza, el Capitán de la motonave Memory me informa por canal 13 VHF que el buque no está respondiendo que algo pasa. Por lo que inmediatamente regreso en la lancha de pilotos a los alrededores del buque, observando que la nave estaba más a babor de lo indicado, hacia los bajos y medí con la ecosonda de la lancha profundidades de 14 y medio pies en el sector donde se encontraba el buque" (cursiva fuera de texto).

se encuentra que el siniestro marítimo es producto de su actuar. Es de anotar que desde el lugar donde se encontraba el capitán no era posible maniobrar el buque acorde con las circunstancias que se le estaban presentado, tal y como él mismo la indica respecto a los botes de pesca que estaban obstaculizando su adecuada navegación.

En el PILREP, firmado por el Capitán, se evidencia que la asesoría brindada por parte del Piloto Práctico, fue acertada, pero después de su desembarque, se presentaron situaciones adversas que generaron el siniestro marítimo. En consecuencia, no se puede responsabilizar al Piloto de haber actuado inadecuadamente, pues el encallamiento ocurrió minutos después que abandonara el buque el cual asesoraba y dejando claras las instrucciones a seguir.

Además, en las declaraciones que se llevaron a cabo en las audiencias, el Capitán hace énfasis en que a pesar de que ya no estaba asesorando el buque, el Piloto lo apoyó e intentó darle solución al incidente.

Estudiado lo anterior, se concluye que el hecho generador del siniestro, fue el descuido que tuvo el Capitán al momento de continuar la maniobra con la motonave "MEMORY", después del desembarco del Piloto Práctico..

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

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

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto en estudio, fue la conducta desarrollada por el capitán de la motonave "MEMORY". La cual se funda en la falta diligencia, cuidado y prevención establecida en la Ley, pues no siguió las instrucciones que el Piloto Práctico le había dado al momento de su desembarque.
2. En el expediente no se logró demostrar que el encallamiento sucedió por una causa ajena a su voluntad, ni por fuerza mayor o caso fortuito, por lo que no es posible exonerar de responsabilidad al señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, en su condición de Capitán de la motonave "MEMORY".
3. Si el señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, en su condición de Capitán de la motonave "MEMORY", hubiera seguido las instrucciones y recomendaciones dadas por parte del Piloto Práctico, y además, hubiera estado acompañado del timonel en el lugar del buque que cómo Capitán le correspondía, el siniestro se hubiera evitado.

Para este Despacho la responsabilidad del Capitán es indiscutible en el siniestro de encallamiento ocurrido el día 28 de abril de 2013. Es claro que el Capitán siempre debe estar en el puente de gobierno acompañado del timonel. Además, se trataba de un capitán con varios años de experiencia.

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 1 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico nacional se suma 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 (cursiva fuera de texto).

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) (cursiva fuera de texto).

El Código de Comercio establece en su:

"Artículo 1501 Funciones y Obligaciones del Capitán:1) cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación, 2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración etc, de los puertos de zarpe y arribo(...), 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 carga o el daño parcial de la nave(...)" (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, también es necesario traer a colación artículo 40 del el Decreto 1597 de 1988, derogado por el Decreto Único reglamentario del Sector Administrativo de Defensa No. 1070 de 2015, (Artículo 2.4.1.12.3.6) que dice:

"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. 4. Respaldar la legítima autoridad de sus oficiales para el mantenimiento de la disciplina a bordo y la seguridad de la nave. 5. Velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo. 6. Estimular y organizar la instrucción marinera de los subalternos como medio indispensable para garantizar la seguridad de la nave y de la gente a bordo" (cursiva fuera de texto).

Así las cosas, y teniendo claras las normas que taxativamente mencionan las obligaciones y funciones del Capitán, para este Despacho, no es posible exonerar de responsabilidad al mismo, y por el contrario éste debe asumir las consecuencias de su actuar. A lo largo de este fallo, y en el estudio del expediente se visualizó que el señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, no cumplió en debida forma con sus funciones. Razón por la cual se confirmará la declaratoria de responsabilidad declarada en primera instancia por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

III. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia declaró que no hubo daños y perjuicios materiales con ocasión al presente siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MEMORY".

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

Este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de marina mercante. Al respecto, el fallador de primera instancia declaró lo pertinente en cuanto a la responsabilidad del señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, en calidad de capitán de la motonave "MEMORY", e impuso como sanción una multa DOCE (12) Salarios Mínimo Legales Mensuales Vigentes equivalentes a SIETE MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y DOS MIL DOSCIENTOS PESOS M/C (\$7.732.200) pagaderos en forma solidaria con la empresa panameña ARCHI MARITIMA S.A., identificada con número de matrícula 0001492207, representada legalmente por el señor CARLOS ALBERTO ARCHIBOLD JULIO, y la empresa MARITÍTIMA INTERAMERICANA DE NAVE LTDA INTERMAR SHIPPING, identificada con NIT No. 800.195.272-5, en calidad de Agente Marítimo de la motonave "MEMORY". Por tal motivo el Despacho confirmará la declaratoria de responsabilidad del capitán de la motonave "MEMORY" señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, por violación a las normas de Marina Mercante, así como la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

V. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 28 de abril de 2013, está probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor KARL S JOAREEN FERNANDEZ, en condición de Capitán de la motonave "MEMORY", en el siniestro marítimo de encallamiento, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad

el fallo del 17 de noviembre de 2015 proferido por parte del Capitán de Puerto de Barranquilla.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo proferido el día 17 de noviembre de 2015 por el Capitán de Puerto Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído. No obstante se aclara, que el siniestro marítimo es de encallamiento y no varadura como se referenció en el citado fallo.

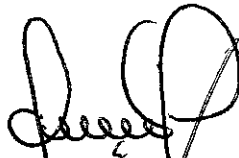
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, el contenido de la presente decisión al señor **KARL S JOAREEN FERNANDEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 15.241.326, en calidad de Capitán de la motonave "MEMORY"; al representante de la empresa panameña "ARCHI MARITIMA S.A", en calidad de Propietaria y Armadora y la Agencia Marítima "INTERAMERICANA DE NAVES LTDA INTERMAR SHIPPING", de la motonave "MEMORY", así como a las demás partes interesadas, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

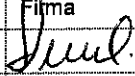
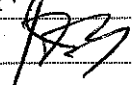


ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

22 AGO 2019


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

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo Cubillos	Asesor Jurídico	
Revisó	Jaime Ramirez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante de Mesa Técnica	
Aprobó	Teniente Neyl Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	