



NOTIFICACIÓN POR ESTADO
(Artículo 295 del CGP)

A los 19 días del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023), el suscrito Capitán de Puerto de Providencia en aplicación del artículo 295 del Código general del Proceso procede a Notificar el siguiente Proceso:

Clase de Proceso	Siniestro Marítimo por Encallamiento
Proceso	No.22012021001
Fecha de Resolución	30 de diciembre del 2022
Expedida por	Capitanía de Puerto de Providencia

NOMBRE NAVE	MATRICULA	BANDERA
RED DUSHESS	OMI 6919851	GUYANA

Se hace constar que el presente Estado permanecerá fijado desde el 19 de mayo a las 2:00 p.m. por el término de cinco (5) días hábiles.

Certifico que el presente ESTADO se retira el veintinueve (29) de mayo de 2023 a las 6:00 p.m.

Ana Lucia Rey Robinson
Asesora Jurídica CP-12



RESOLUCIÓN NÚMERO (0015-2022) MD-DIMAR-CP12 30 DE DICIEMBRE DE 2022

ASUNTO A TRATAR

“Por el cual se archiva la investigación No. 22012021001 por Siniestro Marítimo-Encallamiento.”

EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE PROVIDENCIA ISLA

En uso de las facultades legales y reglamentarias conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y en especial las conferidas en el Decreto 5057 de 2009.

ANTECEDENTES

Mediante oficio radicado ante la capitanía de Puerto de Providencia, con el radicado número 222021100171, a través del señor MANUEL M. MSOQUERA CASTILLO en calidad de Capitán de la nave denominada “REDDUCHESS” con OMI 6919851, la capitanía tuvo conocimiento de los hechos acontecidos el pasado 02 de diciembre de 2022, donde resumidamente este manifestó lo siguiente:

“Siendo las 14:20 horas, del día 02 de diciembre del 2021. Nos dispusimos a tomar piloto en el área de fondeo DELTA y así embarco el Capitán LIGORIO ARCHBOLD. Posterior subimos ancla de estribor y así nos dispusimos a tomar el canal de acceso al muelle de Providencia; al cual navegamos sin problema y dentro ya del canal de acceso al muelle de Providencia; al cual navegamos sin problema y dentro ya del canal manteníamos una velocidad a media máquina de entre 5 a 6 nudos. Ya entre las boyas #7 y #9 a la altura del fuerte. El señor piloto da la orden de bajar la velocidad, la cual cumplimos de inmediato y de media máquina avante que teníamos en el momento pasamos a mínima máquina avante. La misma aquí hace una velocidad aproximada de 2.0 a 2.8 nudos, posteriormente entre las boyas #9 y #10 cuando nos disponíamos a tomar la curva, se le dio orden al timonel de encausar 10 grados a babor y al ver que no respondió el buque se le dio orden 20 grados a babor y como la respuesta era muy lenta, se le dio todo el timón a babor y al notar que la respuesta no fue la esperada; se procedió a pedir media máquina avante, pero como el abatimiento era muy fuerte nos fue sacando hacia la orilla del canal donde la nave se recostó en primera instancia, para posteriormente montarse en el bajo debido al fuerte abatimiento que nos venía por el costado de estribor.

Cabe destacar que nuestro calado en proa es de 3.60 metros y popa 4.20 metros, que es lo permitido para el tránsito por dicho canal, lo que si no podemos aceptar que un canal fluvial tengamos que utilizar términos como (CURVA) traigo este término a colación, ya que el canal este dragado en esta forma de curva, cuando el mismo debió ser dragado en línea recta, para que el tránsito de las naves sea de manera correcta y sin complicaciones como la que hemos tenido el día de hoy. Además el canal en esta área debe estar señalizado boyas que resalten los bajos como el que estamos encallados en estos momentos” (Cursiva dentro del texto).

En vista de lo anterior, por medio de auto de fecha 06 de diciembre de 2022, se dio apertura a la investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento de la motonave identificada con el nombre “REDDUSHESS”, por lo tanto, se fijó fecha para la realización de la diligencia de audiencia Pública de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984 el día 09 de diciembre del año 2021.

PRUEBAS

Documentales

- 1) El informe de gestión de tráfico marítimo y fluvial de fecha 2 de diciembre de 2022, suscrita por el señor **MONTERROZA RAMIREZ FABIAN ALFONSO**, marinero primero Capitanía de Puerto ECTVM. Con anexos fotográficos.
- 2) Acta de protesta de fecha de 02 de diciembre de 2021, suscrita por el señor MARIA DEL VALLE PÉREZ RODRIGUÉZ, en calidad de Capitán de la motonave “RED DUSHESS” con OMI 6919851.
- 3) Oficio con radicado No.22202200028 MD-DIMAR-CP12.
- 4) Audiencia realizada 06 de diciembre de 2021 (Declaraciones).
- 5) Bitácora de guardia del buque RED DUSHESS y registro diario de máquina.
- 6) Informe del CIOH del reporte meteorológico de fecha 02 de diciembre de 2021 expediente No.1368/2022/OFINT.

CONSIDERACIONES DEL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO

En concordancia con el Art. 27 del Decreto 2324 de 1984 tiene competencia para la investigación y fallos de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia, conforme el procedimiento señalado en los artículos. 25 y siguientes del mismo Decreto Ley.

Así mismo, el artículo 25, 26,27 y 35 del Decreto-Ley 2324 de 1984, le concede la facultad, para determinar cuándo hubiere lugar un Siniestro Marítimo, y la violación a las normas o reglamentos que rigen a la actividad marítima de acuerdo como lo establece la legislación Marítima Colombiana

No existiendo causal de nulidad que invalide lo actuado y practicadas todas las diligencias ordenadas se procede a fallar en primera instancia de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, conforme a lo descrito en los hechos de este proveído una vez estudiado y analizado el acervo probatorio recopilado en esta etapa estableciendo lo siguiente:

El procedimiento para seguir en las investigaciones por siniestros marítimos se encuentra establecido en el título IV del decreto 2324 de 1984, de conformidad con el artículo 67 del Decreto Ley 2324 de 1984, las capitanías de Segunda categoría sólo tienen la función instructora, en las investigaciones por siniestros marítimos.

Así las cosas, encuentra pertinente este Despacho con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en la materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto-Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente N°5844, expresó lo siguiente:

“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría

de un hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, Inciso 3º, del C.C.A” (Cursiva fuera del texto).¹

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción o de sumarios ni juzgar delitos”. (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Con base en lo anterior la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta N°.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 sólo es 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.).

(...) 11001031500020190113900

En Concepto de esta Sala, el artículo 48 – Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(...)

1

El citado criterio ha sido confirmado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de Febrero de 1990, expediente N°227, Actor Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente N°209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente N°521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de mayo de 1996, expediente N°3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.

Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre espacio a fallos contradictorios.” (Cursiva y negrilla fuera del texto).

DEL SINIESTRO MARÍTIMO.

Así las cosas, es preciso aclarar que es un Siniestro Marítimo, por tanto, en el código de investigación de Siniestro en el capítulo 2 en el punto 2.9, el cual es un instrumento Internacional procedente de la Organización Marítima Internacional (OMI), define al Siniestro Marítimo como el *“acaecimiento que incurran desde el fallo del equipo, una acción humana errónea y/o emergencia natural (Organización Marítima Internacional, 1973).”* (Cursiva por fuera del texto)².

Del mismo modo en el decreto ley 2324 de 1984 en el artículo 26, manifiesta que se consideran como 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; en el ibídem de manera enunciativa clasifica los diferentes tipos de siniestros marítimos, que pueden ocurrir como es el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, la arribada forzosa, la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

En base a lo anterior, la doctrina ha definido el Siniestro Marítimo de encallamiento o encalladura, como la acción o efecto de encallar, dar a un buque en arena o piedra³, o sea, colisionar la embarcación, ya sea, por algún accidente marítimo o un inconveniente técnico que tenga la embarcación, quedando este sin movimiento alguno, causado por una acción humana enfrentando circunstancias o situaciones irresistibles e imprevisibles.

En ese orden de ideas, y en el caso que nos ocupa, es necesario resaltar que la conducción de motonaves o naves es una actividad peligrosa, pues es sabido que, en el empleo de máquinas y vehículos en el transporte marítimo se crea el riesgo, y de acuerdo con la teoría del riesgo creado, o responsabilidad objetiva la cual es una fuente de obligaciones donde,

² un estudio sobre los instrumentos y mecanismos que ha ejecutado la organización marítima internacional (OMI) para prevenir e investigar los siniestros marítimos (1966-2013)- Brailey Johanna Medrano Cárdenas, **Universidad De Bogotá Jorge Tadeo Lozano**.

³ Derecho Marítimo y Administración del Buque, C.C. Luis Antonio García Martínez -Profesor Titular.

aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aun cuando haya procedido lícitamente; o sea en la responsabilidad objetiva, se parte de la hipótesis de que la fuente de obligaciones es el uso lícito de cosas peligrosas, que por el hecho de causar un daño, obligan al que se sirven de ellas, que puede ser el propietario, el usufructuario, el arrendatario o el usuario en general, a reparar el daño causado⁴.

toda persona que crea un riesgo debe responder por el daño que cause como consecuencia de haber expuesto a la comunidad a sufrir un perjuicio por este riesgo tal como está consagrado en el artículo 2356 del Código Civil.

Al hacer el análisis del acervo probatorio allegado, encuentra el despacho pertinente establecer si hubo responsabilidad por parte del capitán de la motonave “RED DUSHESS” quien estaba acompañado en el momento del acaecimiento el primer oficial quien llevaba el timón guiado por el piloto práctico el señor LIGORIO LUIS ARCHBOLD HOWARD, siendo necesario definir la culpa, la cual esta conceptualizada en dos definiciones o concepciones diferentes con respecto al método de valorización de esta, tenemos una culpa subjetiva (Método inconcreto) y una culpa objetiva (Método in abstracto). A lo largo de los años la honorable corte suprema de justicia ha determinado que, para poder mostrar culpa, se debe efectuar un error de conducta en el actuar del agente; un error de conducta donde un hombre prudente no incurriría en ese error, o sea, en el modelo de apreciación de la culpa que se utiliza en Colombia la jurisprudencia siempre ha manifestado que, para configurarse, es necesaria dos factores la negligencia y el descuido del agente.⁵

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

Frente a la responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, donde se configura una presunción de culpa a cargo de las personas encargadas de su dirección, para exonerarse, es menester probar que el siniestro ocurrió como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, hecho o culpa de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

En estos casos no es la diligencia media (culpa o responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad equivalente 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.

Así las cosas, si el inculpado demuestra su diligencia y cuidado, existen tres factores, que lo eximen de dicha responsabilidad: a) Fuerza mayor b) Caso Fortuito, c) intervención de un elemento extraño no imputable al inculpado y que haya originado la consumación del accidente.

El artículo 64 del Código Civil establece se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público.

La jurisprudencia y la doctrina enseñan que los elementos constitutivos de la fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual son:

⁴ Capítulo IV Responsabilidad Objetiva o El Riesgo Creado.

⁵ Modelo valorativo de la culpa en la responsabilidad civil: análisis desde la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia - sala civil-María Camila Vargas- Piedrahíta Miguel Sierra Ángel.

- 1) Inimputabilidad, consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho.
- 2) La imprevisibilidad, como su nombre lo indica estiba en que no haya habido razón para pensar que el acontecimiento se produciría.
- 3) La irresistibleidad, implica la posibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos.

Es necesario precisar que, en la ocurrencia de un siniestro marítimo está de por medio la actividad peligrosa de la navegación, por lo tanto, pesa sobre el agente responsable de dicha actividad una presunción de culpa, por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse por caso fortuito o fuerza mayor, por culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. Sobre este particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de julio de 2005, preciso:

“(…) Es oportuno comenzar por precisar que, como de antaño lo tiene esta corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza genera 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 nexos causal.” (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Cabe anotar que, para considerar un hecho como caso fortuito o fuerza mayor, este debe cumplir con los elementos de imprevisibilidad e irresistibleidad, establecidos por la jurisprudencia y la doctrina nacional.

Precisamente, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 10 de mayo de 1996, sobre los elementos para que se configure la fuerza mayor y el caso fortuito manifestó:

*“Dos son pues los requisitos esenciales del fenómeno exculpatorio de que se trata: su **imprevisibilidad y su irresistibleidad**. La misma expresión caso fortuito idiomáticamente expresa un acontecimiento extraño, súbito e inesperado. Esta imprevisibilidad del caso fortuito es una cuestión de hecho que el juzgador debe apreciar concretamente en cada situación, tomando como criterio para el efecto la normalidad o la frecuencia del acontecimiento, o por el contrario, su rareza y perpetuidad; si tal acontecimiento es frecuente y más aún, si suele presentarse con cierta periodicidad, no constituye caso fortuito porque el obligado razonablemente ha debido preverlo y medir su propia habilidad para conjurarlo, o bien abstenerse de contraer el riesgo de no creer que podría evitarlo”.* (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Así pues, toda persona debe obrar con las debidas precauciones cuando se trata de la ejecución de un hecho que puede ofrecer algún peligro debe tener la previsión, y la suficiente prudencia para evitarlo, so pena de responder por sus consecuencias.

El artículo 1495 del Código de Comercio al referirse al Capitán de la nave, expresamente señala:

“El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) facultad que implica:

- a. *El gobierno de la nave, que identifica al Capitán como un delegado de la autoridad pública.*

b. la dirección de la nave, que constituyen las obligaciones vinculadas con la gestión náutica de la nave. Esta gestión lo hace responsable de la conducción y del mantenimiento.” (Cursiva fuera del texto).

Entre las funciones y obligaciones del Capitán contempladas en el artículo 1501 Código de Comercio, se encuentra la de “Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender”.

En otras palabras, el Capitán de la motonave, como jefe superior encargado de la conducción de la nave debe responder por la seguridad de esta y de las personas a bordo y así mismo, debe observar durante toda la navegación las precauciones indispensables para que esta actividad sea desarrollada de una manera segura.

De conformidad con las pruebas allegadas al expediente y en la audiencia realizada el día 06 de diciembre se avizora que el Capitán de la motonave “RED DUSHESS” aclaró lo siguiente:

“en el momento del siniestro, nos encontrábamos el piloto practico, el primer oficial que es quien lleva el timón en el momento y mi persona, yo el capitán de la motonave.PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato claro y preciso de los hechos ocurridos en relación con el siniestro marítimo CONTESTÓ: siendo las 1420 horas del 02 de diciembre, aborda el señor piloto practico el señor Ligorio Archbold, nos dispusimos a elevar ancla y posteriormente a realizar tránsito por el canal, navegamos normalmente hacia el canal y entramos en él, al momento de entrar al canal íbamos con maquina media avante que aproximadamente puede ser de unos 5 a 6 nudos, seguimos navegando por el centro del canal y creo que antes de la boya 7 el piloto manda a bajar maquinas, poner mínimo avante, pasamos normalmente la boya 7 y continuamos con la boya 9, cuando ya pasamos la boya 9 a la boya 11 el piloto nos venía comentando que allí en esa parte hay que tomar como una curva, pero yo le hago la pregunta de cómo podemos tomar una curva si en la navegación se habla de navegar un barco en línea recta de un punto a otro, el habla de tomar una curva porque en línea recta correríamos el riesgo de encallar, como iba mínima avante el pide que den 10° a babor, al parecer como antes ese canal no estaba dragado y ahora cuenta con un dragado, parece que no se calculó que ahora hay una corriente que es más fuerte y el viento era bastante fuerte, a lo que íbamos abiertos para tratar de ir en forma correcta por el canal, el pidió 10° vapor y el barco al ir a mínima maquina el barco no respondía por ir con esa velocidad, entonces el piloto pidió 10 grados más, por último pidió todo a timón a babor, posteriormente de ese al ver que nos respondía el barco se procedió a pedir más maquina avante, y se le dio media máquina avante, pero al parecer ya estábamos en lo que él llama un barranco, pero la brisa y la corriente nos terminaron ganando, a mi concepto debe existir una señalización, una boya que señale eso allí, terminamos encallados”(Cursiva y Subrayado por fuera del texto).

Por consiguiente, se evidencia en el registro de la bitácora de guardia (Ver Fl.16-18) el acaecimiento ocurrió desde el 02 de diciembre, hasta el 04 de diciembre conforme a bitácora de guardia donde manifestaron lo siguiente:

**“0023 comienza nuevo día. Encallados en canal de providencia.
0300 Guardia prestada por AB.Sr.Jhonny Perez S/N Aparemte.
0600 se izan pabellones. Se apagan luces de cubierta.
0820 embarca piloto, Sr Capt ligorio Archibold.
0850 se da maquina atrás full, sin resultados óptimos
0900 se Apoya maquina
0919 se da Full maquina atrás nuevamente.
El buque empieza a salir del bajo.
0920 buque Sale completamente del bajo.
0955 buque Navegando hacia el muelle.**

1015 Primera Linea Al muelle.sping proa.

1025 buque en posición TATAMENTE Atracado.

1100 desembarca piloto. “(negrita y Cursiva por fuera del texto).

Del mismo modo el suboficial MONTERROZA RAMIREZ FABIAN ALFONSO, marinero primero Capitanía de Puerto de providencia, con anexos fotográficos en el informe de novedades control de Tráfico Marítimo de fecha 04 de diciembre (Ver FI.20-31) da fe del desencallamiento, en el cual aclaró lo siguiente:

“La novedad ocurrido con la motonave Red Duchess así; la motonave se encontraba encallada desde el día 02/12/2021, el día de hoy 04/12/2021 a las 10:25 am salió del desencallamiento ya se encuentra en el muelle principal atracado” (Cursiva por fuera del texto).

El 21 de febrero del 2022, el despacho solicitó a través de agente marítimo el señor ALEX AMRI NEWBALL ARCHBOLD el plan de mantenimiento del buque en prenombrado y hasta la fecha no hubo respuesta sobre este documento.

En este orden de ideas, una vez analizadas las declaraciones hechas en audiencia pública y las pruebas documentales con anexos fotográficos se evidencia que, el siniestro de encallamiento si existió y se desprende que el buque “RED DUSHESS” con OMI 6919851 de bandera de Guyana , estuvo encallado en la entrada del canal hacia el muelle municipal de providencia isla, y conforme a reporte del CIOH con expediente No.1368/2022/OFINT, había vientos moderados pero con pronosticó de lluvia, el encallamiento pudo haber acontecido o ocurrido por un pequeño error humano por parte del piloto práctico al momento de direccionar al capitán y al primer oficial que se encontraba al timón en el momento del ingreso por el canal como se evidencia en la declaración manifestada por el Capitán.

por consiguiente, es pertinente aclarar que debe existir una relación entre el nexo causal y el daño ocasionado para poder hablar de una responsabilidad civil extracontractual, y realizar una imputación por responsabilidad por daños y en el sub judice no podemos hablar de daños cuando el acaecimiento no generó ni contaminación ambiental o materiales a terceros y del mismo modo es evidente que este se desencalló sin generar perjuicios y daños.

AVALÚO DE LOS DAÑOS OCASIONADOS:

En relación con el avalúo de los daños ocasionados con el Siniestro Marítimo de encallamiento del buque “RED DUSSES” con OMI 6919851 de bandera de Guyana, como no obra dentro del expediente prueba que permita avaluar los posibles daños ambientales ocasionados con el Siniestro Marítimo de encallamiento (Oficio de la entidad Ambiental competente), como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, éste despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto de igual forma no hay evidencia de la nave.

Los hechos sobre los cuales se fundan las decisiones jurídicas aquí tomadas, están demostrados con las pruebas múltiples aportadas y según la facultad que la ley otorga fueron apreciadas siguiendo las reglas de la sana critica, con el fin de conocer el mérito o valor que se deduce de su contenido, lo que conlleva a que en su conjunto sea valorada como una unidad y como tal fue apreciada para finalmente concluir que, en mérito de lo anteriormente expuesto el suscrito Capitán de Puerto de Providencia isla, en uso de sus facultades y en especial las que confiere el artículo 5º, numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1984 considera necesario no evaluar daños o perjuicios con respecto a este Siniestro Marítimo de encallamiento.

Por lo tanto, Como se puede observar, este despacho al actuar como juez de la República se encuentra cobijado por la normatividad especial aplicable a las investigaciones adelantadas por la ocurrencia de un siniestro marítimo, así como también de las normas existentes y aplicables vía remisión normativa, dentro de la cual se encuentra el Código General del proceso, razón por la cual, este despacho concluye que es viable jurídicamente proceder con el archivo de la presente investigación.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Providencia isla, en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE:

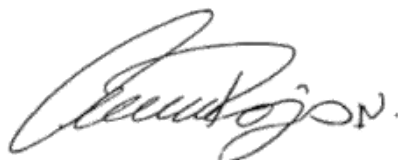
ARTÍCULO PRIMERO: ARCHIVAR, la Investigación jurisdiccional No.22012021001, por Siniestro Marítimo-Encallamiento de la motonave identificada con el nombre “RED DUSHESS” de bandera guyana, con OMI 6919851, de conformidad con la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO SEGUNDO: Abstenerse de pronunciarse con respecto al Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo-Encallamiento de la motonave identificada con el nombre “RED DUSHESS” con OMI 6919851 de bandera de Guyana, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo.

ARTÍCULO TERCERO: Notificar personalmente el contenido del presente fallo al señor MANUEL MARIA MOSQUERA CASTILLO identificado con cedula de ciudadanía No.1.047.364.997 en calidad de Capitán y al señor ALEX AMRI NEWBALL ARCHBOLD identificado con cedula de ciudadanía No.18.005.260 en calidad de agente marítimo de la motonave identificada con el nombre “RED DUSHESS” con OMI 6919851 de bandera de Guyana, y al señor LIGORIO LUIS ARCHBOLD HOWARD identificado con cedula de ciudadanía No.18.005.238 en calidad de piloto práctico respectivamente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO CUARTO: Contra el presente proveído no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE



Teniente de Fragata **LUIS EDUARDO ROJAS NIVIA**
Capitán de Puerto de Providencia isla

Elaboro: Ana Lucia Rey Robinson Asesora Jurídica CP-12