

144.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019

Referencia: 24012015001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Arribada Forzosa –
Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia emitido el día 13 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCEAN TRADER" de bandera de St Vincent and the Grenadines, con número oficial 400852 y registro OMI 7228429, según hechos ocurridos el día 13 de abril de 2015, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta, presentada por el Comandante de la Unidad de Reacción Rápida (URR BA-13), de la Estación de Guardacostas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, tuvo conocimiento del siniestro de arribada forzosa ocurrido el día 13 de abril del 2015.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 15 de abril de 2015, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dispuso la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCEAN TRADER", 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 13 de junio de 2018, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar legítima la arribada forzosa de la motonave "OCEAN TRADER" de bandera St Vicent Granadine, al mando del Capitán CARLOS

ALFONSO MEZA ROSALES identificado con pasaporte No. EO23485 (...)
(Cursiva fuera de texto).

"Declarar NO responsable por el arribo forzoso al señor CARLOS ALFONSO MEZA MORALES, en calidad de Capitán de la motonave "OCEAN TRADER" (...)". (Cursiva fuera de texto).

"DECLARAR que como consecuencia de los hechos no existió violación a las normas de Marina mercante (...)" (cursiva fuera de texto).

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

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 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

Los siniestros marítimos, traen consigo una complejidad en su naturaleza, y dos aspectos muy importantes cuando se trata de estos, es la relación directa que tiene con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, los elementos requeridos para la correcta navegación.

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". (cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra que el siniestro marítimo que se investiga es de arribada forzosa de la motonave "OCEAN TRADER" de bandera de St Vincent and the Grenadines, ocurrido el día 13 de abril de 2015, en virtud del numeral e) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

A través de la Ley 8ª de 1980, Colombia aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar –SOLAS-, adoptada el 01 de noviembre 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: "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 (...)".

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

Al aprobar la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar –SOLAS–, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones contenidas en la misma, especialmente las que tienen que ver con *"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.

En su objeto principal, el SOLAS 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).

De otra parte, se debe precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno 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.

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

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

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

De la ocurrencia del siniestro marítimo, en audiencia pública de fecha 22 de abril de 2015, el Capitán de la motonave "OCEAN TRADER", Señor CARLOS ALFONSO MEZA ROSALES, afirmó lo siguiente:

"Zarpamos el sábado por la noche boya mar 20:00 horas, ya el domingo a la altura de punta chimare se produjo el recalentamiento del generador lo cual causó un apagón general incluyendo máquina principal, afortunadamente logramos reestablecer la energía, continuamos nuestro viaje, no estamos también (sic) si seguíamos nuestro destino no iba a ser posible, iba a ser muy arriesgado continuar por razones del viento el tiempo y las condiciones de la máquina, entonces se procedió el lunes por la mañana contactar con capitanía de puerto bolívar, ellos enviaron una lancha de guardacostas para inspeccionar el barco, no pudieron abordar por condiciones climatológicas yo opte por entrar al puerto, buscar refugio para poder anclarnos, tomar las medidas pertinentes continuar nuestro viaje a Cartagena a dique, hacer las reparaciones, tomar un poco de combustible, ajustes en la máquina y generador, otra cosa que observo es el otro generador que a veces no quiere entrar en cuadro" (Cursiva y subraya fuera de texto).

En cuanto a las funciones que tiene con la motonave "OCEAN TRADER", contestó:

"Soy el Capitán de la nave, responsable de las vidas a bordo de la embarcación y seguridad" (Cursiva fuera de texto).

Respecto a los tipos de mantenimientos preventivos y correctivos que se les realizan al sistema propulsor de la motonave, y hace cuánto fue la última vez que los hicieron, dijo:

"Bueno, cambio de aceite lubricantes y filtros. Dos días antes de salir se le hizo el mantenimiento". (Cursiva fuera de texto).

En cuanto a la verificación pre-zarpe que se le efectúa a la motonave "OCEAN TRADER", expuso:

"Bueno que nuestro aparatos de navegación estén en funcionamiento, timón, que tengamos nuestros certificados al día, nuestras balsas salvavidas, todo lo que concierne seguridad en caso de un siniestro o abandono, que lo hicimos las balsas están al día, teníamos nuestra agua para tomar, para el viaje y para los días" (cursiva fuera de texto).

Referente a la cantidad de combustible con el que zarpó la motonave del Puerto de Curazao hacia el Puerto de Cartagena:

En cuanto a esta pregunta, quién la responde es el señor maquinista MARCO TULLIO GARCÍA, quien informa que la cantidad de combustible fue de 8000 litros, afirmando que esa cantidad era suficiente según sus cálculos para transportarse del Puerto de Curazao al Puerto de Cartagena.

Con relación a la decisión de entrar con la motonave "OCEAN TRADER" a Puerto Nuevo en Bahía Portete, el cual carece de infraestructura para efectuar mantenimientos y abastecimientos a las embarcaciones, dijo:

"No teníamos conocimiento que aquí no existía nada de eso" (cursiva fuera de texto).

Respecto a las funciones del señor BERNARD TRIBIE en relación con la motonave "OCEAN TRADER", informó:

"El representante de los dueños. Fui contratado por el señor BERNARD TRIBIE" (cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, se presentó el informe rendido por el señor MAURICIO RESTREPO ZAPATA, en calidad de suboficial segundo, en el que indicaba que los certificados de la motonave presentan duplicidad, fechas vencidas y además no contaba con la póliza de contaminación. Al respecto, el señor Capitán de la motonave "OCEAN TRADER", dijo:

"Actualmente porque el señor BERNARD TRIBIE manifestó que al arribo a puerto iba a tener los originales consigo (...)" (cursiva fuera de texto).

Referente a si la orden de entrar a Puerto Nuevo a cargar combustible, provino del señor BERNARD TRIBIE, informó:

"No fue de allá, fue por comunicación vía HF, fue una situación que al entrar aquí, el vio como alternativa cargar combustible, yo desconocía de que aquí no se podía, pero fue de parte de él, si no hubiera buscado más abajo" (cursiva fuera de texto).

Con relación a las anclas, su peso, clase y tamaño, respondió:

"Tengo una creo que es poll como de 1 tonelada" (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, el señor MARCO TULLIO GARCÍA, en calidad de Ingeniero de Máquinas, de la motonave "OCEAN TRADER", en cuanto a los hechos, expuso:

"El día que zarpamos encendí la máquina a las seis de la tarde y continuamos el viaje el día 12 a las cuatro de la tarde el generador quedó fuera de servicio por alta temperatura, el impelar de la bomba de agua y perdimos succión de agua de mar, procedí prender otra bomba, pero por mal tiempo la bomba costo conseguir de agua de mar, y se volvió a reactivar la energía y proseguimos con el viaje, pero empezó a calentar la maquina principal, los cilindros número 1 y número dos y yo le informé al capitán de los daños de la máquina. Eso es" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a las funciones que cumple a bordo de la motonave "OCEAN TRADER" informó:

"Soy ingeniero mecánico encargado de todas las reparaciones y del personal de máquinas" (cursiva fuera de texto).

En relación al poco combustible que cargaron abordo de la motonave, dijo:

"Bueno nosotros cargamos este combustible, los cálculos estaban bien hasta Colombia, pero no con mal tiempo y eso fue lo que me dio el armador, el señor BERNARD TRIBIE" (cursiva fuera de texto).

Referente a los mantenimientos preventivos que se le realiza a la maquinaria propulsora de la motonave "OCEAN TRADER", indicó:

"Se le cambia el aceite y filtros de combustible y se inspeccionó toda la máquina y generadores, bueno la máquina yo la repare para venir acá" (cursiva fuera de texto).

Relativo a los equipos de comunicación, emergencia y de navegación con los que cuenta la motonave abordo, señaló:

"Un radio Sai Band, tiene sus balsas, sus extintores, sistema de plan de fuego, sus bombas contraincendios y su sistema de alarmas" (cursiva fuera de texto).

Concerniente a las instrucciones que recibió para la navegación de la motonave "OCEAN TRADER", desde el Puerto de Curazao al Puerto de Cartagena, indicó:

"Las órdenes del Capitán, correr la máquina a unas revoluciones normales, que todo viniera seguro" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la verificación pre zarpe que se le realizó a la motonave "OCEAN TRADER", antes de emprender la navegación, dijo:

"Se verifica todo el sistema de alarma, de sentinas, combustible y lubricantes. Se apunta en la bitácora" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la novedad que presentó el propulsor de la motonave "OCEAN TRADER", informó:

"Empezó a calentar el cilindro número uno y número dos, están dañadas las culatas, necesitan desarmar para repararla, cambiar sellos de aguas y anillo de fuego" (cursiva fuera de texto).

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán y el Maquinista de la motonave "OCEAN TRADER", este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa acaecido el día 13 de abril de 2015 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Analizando los elementos materiales probatorios del caso en estudio, se encuentra que el hecho causante del siniestro marítimo de arribada forzosa fue el recalentamiento del cilindro uno y dos y el daño en las culatas del generador, lo cual implicó un apagón general en la máquina, situación que se salía de las manos del Capitán y del Maquinista de la motonave debido a una fuerza mayor, pues ningún ser humano está exento de que se le presenten situaciones que alteren el normal desarrollo de las actividades que realiza.

En el caso en concreto, por parte del Maquinista se llevaron a cabo todas las inspecciones y revisiones necesarias antes de emprender la navegación del Puerto de Curazao al Puerto de Cartagena. Sin embargo, la falla mencionada anteriormente les impidió continuar con normalidad el viaje. El Maquinista intentó subsanar el daño para poder arribar al Puerto más cercano, lo que generó el siniestro en estudio.

El Despacho encuentra que (de acuerdo a las declaraciones que reposan en el expediente) el siniestro se originó por una falla mecánica que nada tiene que ver con el actuar del Capitán y los tripulantes de la motonave.

Es claro que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán, pero en este caso se presentó un caso particular en el moto-generador del barco, el cual impidió que continuara la navegación que estaba prescrita.

La conducta del Capitán y del Maquinista de la motonave "OCEAN TRADER" no es la que determinó el accidente, pues este tipo de eventos ocurren en cualquier momento, es así que el Maquinista ejecutó labores para superar el riesgo existente y que los resultados de la travesía no fueran más graves. Así mismo, la conducta del Capitán fue acertada al arribar a Puerto para conjurar la deficiencia y proteger la vida de la tripulación y conservar la motonave. Nótese que en virtud de los artículos 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección de la nave

Es claro que se presentó una situación de peligro que no fue por descuido del Capitán ni por falta de supervisión del maquinista, ya que estos habían cumplido con sus

respectivas responsabilidades al hacer las revisiones y mantenimientos a la motonave. No obstante, se presentó un hecho que alteró el funcionamiento de la misma obligándolos a ingresar a un Puerto el cual no era su destino.

Si bien es cierto que la navegación marítima se considera como una actividad peligrosa y que se le atribuye la culpa a quienes la ejercen, también lo es que en ocasiones con miras a exonerarse de responsabilidad es posible que se pueda llegar a demostrar una causa extraña que rompa el nexo causal.

Respecto al actuar del Capitán y del Maquinista como ya se mencionó, buscaron los medios para salvar su vida y resolver el incidente de una manera rápida y efectiva, evitando que el siniestro fuera más grave y afectara la motonave, así como la tripulación.

Así las cosas, se evidenció que el arribo fue legítimo.

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

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

El hecho generador del siniestro según las declaraciones fue el recalentamiento del generador de la motonave "OCEAN TRADER", situación que fue ajena al actuar del Capitán y el Maquinista, pues a la motonave según se le habían hecho mantenimientos y con forme a las inspecciones realizadas se encontraba apta para navegar.

Tanto el Capitán como el Maquinista tomaron las medidas necesarias para que el siniestro no resultara más grave.

De la Sentencia No. 03883 de 2019 del Consejo de Estado, se extrae lo siguiente:

"La Sala de Casación Civil y Agraria de la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han hecho énfasis en la distinción entre las nociones de fuerza mayor y caso fortuito. La primera como fenómeno externo al ámbito de dominio de la persona, por lo que sumados los elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad, esta tendrá plenos efectos liberadores y justificativos; la segunda, por su parte, por tratarse de sucesos o situaciones que ocurren dentro de la órbita de control de la persona, genera lo que la doctrina denomina una imposibilidad relativa de cumplir con la obligación y, por consiguiente, no tendrá efectos liberadores o justificativos de forma absoluta. "La fuerza mayor designa el obstáculo a la ejecución de una obligación, como resultado de una fuerza extraña, y el caso fortuito el obstáculo interno, es decir, el que proviene de las condiciones mismas de la conducta de la persona obligada (...)"

"Corte Suprema de Justicia, sentencia del 7 de marzo de 1939, Gaceta XLVII. "Si bien la ley ha identificado los fenómenos de fuerza mayor y de caso fortuito, la jurisprudencia nacional ha buscado distinguirlos: en cuanto a la jurisdicción de lo contencioso administrativo concierne, dos concepciones se han presentado: la de considerar que el caso fortuito como el suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa daño, mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa actividad".

"Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de enero de 1993, exp. 7365, M.P. Juan de Dios Montes Hernández "Se ha dicho que la fuerza mayor es causa extraña y externa al hecho demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño. El caso fortuito, por el contrario, proviene de la estructura de la actividad de aquél, y puede ser desconocido permanecer oculto, y en la forma que ha sido definido, no constituye una verdadera causa extraña, con virtualidad para suprimir la imputabilidad del daño" Corte Constitucional, sentencia SU-449 de 2016, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub" (cursiva fuera de texto).

En este sentido, es claro que se configura un caso fortuito o fuerza mayor frente al siniestro, pues el recalentamiento del generador de la motonave ocurrió de un momento a otro siendo imprevisible por parte del Capitán y del Maquinista de la motonave.

Queda claro que el Capitán cumplió sus obligaciones, tal y como lo estipula el Código de Comercio en el:

"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; (...) 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, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...)" (cursiva fuera de texto).*

Es claro que en este caso el Capitán hizo todo lo que estaba a su alcance para minimizar el riesgo frente al siniestro.

En este orden de ideas, este Despacho encuentra que se configuran los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual del Capitán, razón por la

cual este fallador confirmará la decisión determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, mediante fallo del 13 de junio de 2018.

VI. Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

Así las cosas y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

VIII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 13 de abril de 2015, está probada la exoneración de responsabilidad civil extracontractual del Capitán en el presente siniestro marítimo, ya que intervino de manera determinante un hecho de caso fortuito o fuerza mayor que generó el mismo, y que la reacción del Capitán y del Maquinista frente al siniestro fue acertada, razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad el fallo del 13 de junio de 2018 proferido por parte del Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo proferido el día 13 de junio de 2018 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

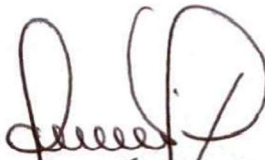
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido de la presente decisión al señor CARLOS ALFONSO MEZA ROSALES, en calidad de Capitán de la motonave "OCEAN TRADER" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- REMITIR el exédiente al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, 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,

03 SEP 2019



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