

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

13 JUN 2016

Referencia: 14012015008 CP04
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje – Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 13 de junio de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA BLACKY DOS" de bandera Colombiana, por los hechos ocurridos el 16 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante oficio No.307 del 24 de julio de 2015, el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Santa Marta remitió por competencia las diligencias contentivas del proceso No.2015-00130-00 relacionado con la demanda por responsabilidad civil instaurada por el señor ÁLVARO DURÁN en contra de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, en donde se puso en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Santa Marta los hechos acaecidos el día 16 de diciembre de 2010, de la siguiente manera:

"...se presentó en la ciudad de Santa Marta el fenómeno meteorológico conocido como mar de leva, el cual golpeo (sic) con fuerza en esta bahía, al estar LA BLACKY DOS fondeada en la bahía, fue objeto de este fenómeno, de tal forma que la arrastró y la golpeó con la pseudo valla que prácticamente es un espolón, que la sociedad portuaria tiene para impedir el acceso de personas extrañas a su dependencia, destruyéndola la (sic) embarcación parcialmente, presentándose una gran pérdida económica a los intereses de su propietario" (Cursiva fuera de texto).

2. Como consecuencia de lo anterior, el día 01 de septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de Colisión, 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 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"(...) **EXONERAR** de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de colisión al señor **ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO**...en su condición de capitán de la nave "LA BLACKY DOS"*

de Bandera Colombiana, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia. (...)". (Cursiva fuera de texto)

En igual sentido, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo y no se impuso sanción por violación a las normas de Marina Mercante debido a que para la fecha de emisión de la decisión en primera instancia ya había caducado la facultad sancionatoria.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984".

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 Santa Marta, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

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 de la presente investigación, este Despacho 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 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.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga de las fuentes antes referidas, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

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". (Cursiva fuera de texto)*

Conforme los hechos narrados por del señor ALVARO DURÁN PRADA, propietario de la motonave "LA BLACKY DOS", ésta se encontraba fondeada en la Bahía de Santa Marta, cuando fue objeto del fenómeno mar de leva, lo que ocasionó que fuera arrastrada y golpeará con un "espolón" de la Sociedad Portuaria, sufriendo daños en su estructura.

Sentado lo anterior, y analizados los hechos junto con el material probatorio obrante a proceso este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje que sufrió la motonave, por los hechos ocurridos el día 16 de diciembre de 2010, en jurisdicción de la

Capitanía de Puerto de Santa Marta, 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

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. (Cursiva fuera de texto)

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) (Cursiva fuera de texto)

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 ya que se exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo de causalidad.

Acorde a lo anterior, la orientación actualmente predominante es -por regla general- 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 ella¹.

De lo expuesto en precedencia, 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:

¹ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

“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; y B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias²

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y 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:

En cuanto a la ocurrencia de los hechos constitutivos del siniestro marítimo, el Capitán de la nave “LA BLACKY DOS”, expresó lo siguiente:

“(…) Ese día hubo un mar de leva fuerte, saco casi todas las lanchas de los pescadores, LA BLACKY DOS se estrelló con el espolón de la Sociedad Portuaria, fue la única lancha que se partió que se estrelló con ese muro...”(Cursiva fuera de texto)

A la pregunta sobre la actividad que realiza la motonave “LA BLACKY DOS”, el Capitán indicó que se dedica a *“llevar buzos y pasajeros, turistas”* (fl.93) y más adelante explicó que para la fecha de los hechos la nave la dejó fondeada *“...A cien metros de la orilla...con un muerto y el ancla”*, y especificó que la distancia en la que se encontraba la nave con relación al espolón de la Sociedad Portuaria era a *“cien metros de distancia”*. Posteriormente expresó que la motonave se soltó de la zona en la que se encontraba fondeada porque *“El mar de leva saco (sic) el muerto y el ancla”* aclarando que no tenía conocimiento que para esa fecha se fuera a presentar un mar de leva o mal tiempo, *“eso fue de repente”*. (Cursiva fuera de texto)

Cuando el Despacho preguntó bajo quién queda la motonave cuando se encuentra fondeada, el Capitán expresó: *“La cuida un señor que se llama pacho, es el encargado de cuidar las lanchas”*. (Cursiva fuera de texto)

El apoderado de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, al solicitar el uso de la palabra le preguntó al señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, si para la fecha de los hechos tenían los permisos para empotrar el muerto donde se encontraba fondeada la M/N “LA BLACKY DOS”, a lo cual éste contestó *“No sé”*, e indicó que la persona que empotró el muerto fue el buzo Luis Campo hace 20 años y quien le hace el mantenimiento constantemente (fl.93).

Por su parte el señor ÁLVARO DURÁN PRADA Propietario de la nave, en declaración rendida en audiencia pública el 09 de noviembre de 2015 (folio 64-65), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, manifestó lo siguiente:

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

"En la madrugada del 16 de diciembre de 2010...cuando llegue a la playa encontré mi lancha golpeándose con el espolón que está en la calle 10C, estaba dándose golpes contra la roca, ahí había unos compañeros, que me ayudaron a rescatarla...entre todos la hálamos hacia la orilla ya no tenía motor carpa los accesorios de lancha (sic) y estaba casi hundida y rota...Mi pensamiento mio (sic) es que ese día se soltaron varias lanchas y que fueron varias, salieron casi ilesas con daños menores y una sola lancha y la mía fueron las únicas que sufrieron daños considerables, y si no fuera por ese espolón hubiera salido a la orilla sin dalos (sic) considerables. (...) la dejo fondeada el capitán de la mencionada motonave...Frente a la salida de la calle 10, frente al espolón, durante más de 20 años...este ha sido el fondeadero durante más de veinte años, y ninguna autoridad me ha dicho que no a (sic) fondee ahí (...). En la bahía duermen en los barcos unas personas como el señor pacho y hay otro que le dicen Cartagena y están pendientes de cualquier evento que esté pasando y nos avisan ellos son los que cuidan (sic) eso..." (fl. 65-65 verso) (Cursiva fuera de texto)

En la misma audiencia el señor ERNESTO FRANCISCO FORERO FERNÁNDEZ DE CASTRO, en calidad de Representante Legal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, expresó que si bien no le constan los hechos objeto de investigación, lo que sí puede manifestar es que DIMAR autorizó para realizar el cerramiento mediante Resolución No.0475 de 2000, por medio de la cual se otorga concesión y autorización de construcción de unas obras a la Sociedad Portuaria de Santa Marta (fl.66-66 verso) e indicó, con relación a las medidas de seguridad adoptadas para advertir la presencia del citado encerramiento, lo siguiente:

"Las obras que se han hecho referencia y la malla de cerramiento tienen las mismas señalización que el resto del puerto, las cuales hacen que su presencia sea obvia a la simple vista, Este cerramiento es por sí mismo una medida de seguridad ya que su resolución mediante la cual se aprobó tiene como propósito establecer una medida de seguridad al área del puerto...Jamás hemos tenido conocimiento de siniestro marítimo alguno del cual haya hecho parte la base del cerramiento a la que se ha hecho referencia...Valga la pena anotar que l (sic) base del cerramiento es una instalación fija por lo cual cualquier siniestro del que esta llegare a hacer parte provendría de un artefacto que impacte esta instalación y no la instalación la que impacte el artefacto...La base del cerramiento y no espolón al que se ha hecho referencia tiene alrededor de 9 metros; menos de los que fue autorizado por la DIMAR". (Cursiva fuera de texto)

En audiencia del 27 de abril de 2016 el señor JUAN ANTONIO ARIAS TEJEDA en calidad de testigo (fl.91), declaró que la motonave queda sola mientras se encuentra fondeada y adicionó:

"Las naves siempre se fondean ahí, hace muchos años, no sé si tiene permiso por la autoridad marítima, es una tradición de fondearlas ahí..." (Cursiva fuera de texto)

Respecto a las condiciones meteorológicas para el día de los hechos, el reporte de condiciones meteorológicas del COIH (de consulta pública y de conocimiento obligatorio para el Capitán), pronosticaba que desde el día 15 de diciembre de 2010 sobre el centro del Mar

Caribe y el litoral Caribe Colombiano prevalecerían los rezagos del frente frío lo cual generaría vientos moderados y coadyuvaría a que se presentara mar de leva a lo largo de todo el litoral, por lo que se recomendaba extremar las medidas de seguridad para las actividades marítimas.

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

Con el fin de establecer el grado de incidencia por parte del señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, Capitán de la nave "LA BLACKY DOS" en el siniestro marítimo bajo estudio, el Despacho procederá a realizar un análisis de su conducta para posteriormente, con fundamento en la normatividad vigente aplicable a la condición que ostenta, llegar a una conclusión sobre su responsabilidad.

En consideración del acervo probatorio anteriormente expuesto, este Despacho sostiene que la causa central del siniestro marítimo encontró su razón en la imprudencia del Capitán de la nave, en razón a que no tuvo la precaución de extremar medidas por las condiciones meteorológicas que reportó el CIOH para la época de los hechos, lo que implica que el señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO omitió la diligencia requerida para el desarrollo de la actividad que ejercía como Capitán de la motonave LA BLACKY DOS.

El Despacho concluye de las declaraciones rendidas por el señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO (fl.92-93), JUAN ANTONIO ARIAS en calidad de testigo (fl.91) y del propietario de la nave ALVARO DURÁN PRADA (fl.65-66), que el Capitán de la motonave no cumplió con una de sus obligaciones verbigracia verificar las condiciones meteomarinas reportadas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas para la época en que acaeció el abordaje, lo que hubiese podido evitar el siniestro marítimo toda vez que al tener conocimiento del pronóstico sobre la posible presencia de un mar de leva por los rezagos del frente frío que ingresó a la bahía de Santa Marta en días anteriores; hubiese podido extremar medidas en el fondeo de la nave.

De otro lado, recordemos que el Decreto 1597 de 1988³, en su artículo 40 dispone lo siguiente:

"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)

Con las declaraciones obrantes a proceso, se evidencia que el Capitán -siendo el responsable directo de la nave- dejó fondeada la misma sin persona a cargo y además a una distancia de

³ Compilado por el Decreto único Reglamentario del Sector Defensa en su artículo 2.4.1.1.1.1

cien (100) metros del cerramiento de la Sociedad Portuaria, el cual estaba autorizado por DIMAR mediante Resolución 0475 de 2000.

Así las cosas, este Despacho encuentra que, a pesar que el abordaje ocurrió siendo incidental las condiciones meteomarinas (mar de leva), es claro e inequívoco que el actuar del Capitán de la nave ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, también determinó en su existencia al no extremar las medidas de seguridad para el fondeo de la motonave "LA BLACKY DOS" en razón a las condiciones océano-atmosféricas en la Bahía de Santa Marta para la fecha del siniestro, máxime cuando ancló la nave a cien metros de distancia de la orilla donde se encuentra un cerramiento de la Sociedad Portuaria, sin personal a cargo de la misma.

Al interior de la investigación no está demostrado que la motonave "LA BLACKY DOS" contara con las medidas de seguridad exigidas por la Capitanía de Puerto para dicho estado, así como tampoco contaba con la vigilancia adecuada dentro del área de fondeo.

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

1. Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados en los elementos materiales probatorios que obran en el expediente, se concluye que si bien es cierto la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje ocurrió siendo incidental las condiciones meteomarinas (mar de leva) en la bahía de Santa Marta, también lo es que el actuar del Capitán de la nave ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, también determinó en su existencia al no extremar las medidas de seguridad para el fondeo de la motonave LA BLACKY DOS pese a las condiciones meteomarinas pronosticadas para la época de los hechos.
2. El cerramiento de la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta se encontraba autorizado por la Autoridad Marítima Colombiana mediante Resolución No.0475 de 2000, por lo cual no era una obra ilegal y la misma contaba con más de nueve años de construida al 16 de diciembre de 2010 (fecha de los hechos objeto de investigación), por lo que dicha estructura no era desconocida para el Capitán de la motonave, teniendo en cuenta la experiencia con la que contaba.
3. Se evidencia dentro del proceso que el Capitán ancló la nave a cien metros de distancia de la orilla donde se encuentra en cerramiento de la Sociedad Portuaria, sin vigilancia y sin las medidas de seguridad exigidas por la Capitanía de Puerto para motonaves menores.
4. En el presente caso, el señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, en su condición de Capitán de la motonave "LA BLACKY DOS", no logró demostrar que el abordaje ocurrido, sucedió por culpa exclusiva de la Sociedad Portuaria o por el hecho de un tercero, y sí por el contrario quedo probado dentro del proceso que el mar de leva no se presentó de manera repentina, por lo que queda desvirtuado el eximente de responsabilidad que refiere al caso fortuito o fuerza mayor.

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 no respaldara la decisión de primera instancia y por ende declarará la responsabilidad del señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, en su condición de Capitán del motonave "LA BLACKY DOS", por el siniestro marítimo de abordaje acaecido el 16 de diciembre de 2010.

V. Del avalúo de los daños

Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto

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

En los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, es necesario confrontar los hechos y pruebas dentro de las investigaciones por siniestro marítimo, con el fin de establecer violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, caso en el cual se debe imponer las sanciones o multas respectivas.

Las pruebas obrantes en el expediente denotan el incumplimiento de algunas obligaciones que le asiste al señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA, en calidad de Capitán de la motonave "LA BLACKY DOS"; Sin embargo, es pertinente indicar que el siniestro acaeció el 16 de diciembre de 2010, lo que imposibilita a este fallador imponer sanción administrativa alguna con ocasión al siniestro marítimo que ocupa la atención del Despacho, toda vez que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, existiendo causa legal que no permite sancionar en los términos del artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, razón por la que el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

VII. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 16 de diciembre de 2010, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, en su condición de Capitán, en el Siniestro Marítimo de abordaje de la nave "LA BLACKY DOS" razón por la cual el Despacho modificará lo dispuesto por el A quo en el fallo de primera instancia de fecha 13 de junio de 2016, correspondiente a la responsabilidad civil, acorde con lo estipulado en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, y confirmará los demás artículos.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 13 de junio de 2016, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:



"**DECLARAR** civilmente responsable del siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 16 de diciembre de 2010, al señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, identificado con cédula de ciudadanía No. 85.477.549, en condición de Capitán de la motonave "LA BLACKY DOS", con fundamento en la parte considerativa del presente proveído"

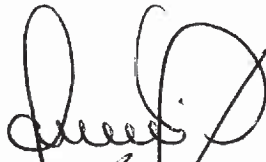
ARTÍCULO 2°. CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 13 de junio de 2016, emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor ADALBERTO ANTONIO FONSECA CANTILLO, en calidad de Capitán de la motonave "LA BLACKY DOS", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°. DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita 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.



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