

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 NOV 2018

Referencia: 24012013010  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 23 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE" de bandera de Honduras, ocurrido el 15 de agosto de 2013, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE", razón por la cual el día 22 de agosto de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 23 de junio de 2017, profirió decisión de primera instancia a través de la cual declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE" al puerto de Puerto Bolívar, declarando responsables a los señores IVAN RIVAS FLOREZ en condición de Capitán de la nave en referencia y PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de maquinista, y en solidaridad a la Agencia Marítima FULL NAVES E.U.
3. Asimismo, declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante a los señores IVAN RIVAS FLOREZ en condición de Capitán de la nave en referencia y PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de maquinista, y en solidaridad a la Agencia Marítima FULL NAVES E.U. Sin embargo, se abstuvo de imponer una sanción al respecto.
4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

## ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo en maquinaria naval Categoría "A" ALFREDO ORCASITAS CURVELO, determinó en su dictamen, lo siguiente:

"(...)

### 4. CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS Y DESCRIPTIVOS DE LOS DAÑOS

*En puerto nuevo el 24 de agosto de 2013 la inspección de la M.N. "LADY" y se encuentra que los 4 tornillos del flanche se (sic) la tubería de aspiración de la bomba de aceite del clutch de embrague del motor, causantes de la fuga de aceite, han sido cambiados por nuevos y el nivel de aceite del clutch es normal.*

*DAÑOS: No se encontró ningún daño como consecuencia de la pérdida de aceite del clutch.*

(...)

### 9. CONDUCTA TECNICA DE PARTE DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

*El perito designado, considera que tanto la conducta del Capitán como la del Maquinista fue un tanto apresurada, porque así como enviaron a la M.N "ANASHI" para que remolcaran a la M.N. "LADY CARIBE", perfectamente se pudieron haber enviado los cuatro tornillos y el aceite para llenar el carter del clutch.*

*El Maquinista tiene que ser recursivo, para que en caso de una falla dar solución a los problemas, pero en ningún puede correr a pedir remolque sin agotar las opciones posibles, máxime que no estaba en riesgo la tripulación y la embarcación.*

*La conducta técnica del Capitán de (sic) somete al concepto del Maquinista, por lo cual la responsabilidad es de este último quien debió evaluar las posibles soluciones antes de conceptuar que la mejor opción era regresar a puerto para hacer el cambio de los cuatro tornillos y rellenar el carter del clutch.*

*El Maquinista debe tener claro que cuatro tornillos no se aflojan solos, a menos que exista una fuerte vibración, y esta es su función estar pendiente de cualquier anomalía para corregir la falla. La conducta técnica del maquinista no fue la acertada.*

#### 10. CONCEPTO FINAL DEL PERITO

*Considero que la embarcación de la M.N. "LADY CARIBE", tiene buena estanqueidad y sus condiciones de propulsión y gobernabilidad se mantienen en condiciones normales de operación, por lo cual me permito conceptuar, que la embarcación opera bajo rangos normales de funcionamiento y no presenta ningún impedimento para hacerse a la mar." (Cursiva fuera de texto)*

#### 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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE" al puerto de Puerto Bolívar, ocurrida el día 15 de agosto de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Puerto Nuevo, hasta Barcadera - Aruba (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE" a cargo del Capitán de la nave señor IVAN RIVAS FLOREZ y PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de maquinista, debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito al considerar que la fuerza del viento y de mar fueron excesivas.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

*"Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (Cursiva fuera de texto)*

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

*"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos". (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)*

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la responsabilidad del Capitán y del Maquinista de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Inicialmente es importante referirse a la declaración rendida por el señor IVAN RIVAS FLOREZ, en condición de Capitán de la motonave "LADY CARIBE", en la cual se refiere a los hechos que dieron origen a la presente investigación, de la siguiente forma:

*"Nosotros salimos el día catorce a las 18:00 horas de Puerto Nuevo con destino Barcadera Aruba, antes de salir nos reportamos a la Capitanía de Puerto y a la estación de radio, a las 19:20 horas cruzamos por boya de mar, el estado del tiempo era bastante fuerte y brisa fuerte, teníamos un rpm de 800 revoluciones, con una velocidad de tres y cuatro kilómetros por hora, el día quince (15) de agosto hora 02:00 AM, una posición de GPS 12° 28".3' Norte y una longitud de 71° 40".2 Oeste, se nos presenta un problema en la máquina, el maquinista apaga la máquina, hay (sic) me informa que el tubo de aceite que alimenta el cloche estaba botando el aceite, se revisó la máquina y el sistema y observó que el tubo tenía repuesto de esos tornillos se buscó y no se encontró, quedándonos a la deriva hasta las siete de la mañana que tuve contacto con el armador vía celular, le informamos el problema al igual que a la capitanía del puerto, el armador respondió que nos iba a enviar un barco de su administración para que nos asistiera, fue así cuando nos mandó la motonave Anashi, hora 17:00 horas de la tarde del día 15, llegó el barquito, amarramos y procedimos con el remolque, ya a las 19:45 recalamos a la boya de mar, llamo a capitanía para su autorización para el ingreso al canal, al igual que a sala de radio y fui autorizado a proseguir con el remolque, horas 21:00 llegamos al área de Puerto Nuevo bajamos revoluciones, soltamos el remolque y fondeamos, hay (sic) concluyo con mi odisea." (Cursiva fuera de texto)*

Del anterior relato de los hechos, se puede concluir que el día 14 de agosto de 2013, la motonave "LADY CARIBE" zarpó de Puerto Nuevo - Guajira, al mando del señor IVAN RIVAS FLOREZ con destino Barcadera - Aruba. No obstante, al día siguiente en el transcurso de la navegación, se presentaron fallas el sistema de propulsión de la nave, situación que impidió la realización del viaje hacia destino.

Sobre la falla presentada en el motor, se refirió el señor PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de Maquinista de la nave "LADY CARIBE", así:

*"(...) tuvimos el daño de la máquina a las 02 de la mañana, apagué la máquina y le comuniqué al capitán, cuando bajé al cuarto de máquinas a realizar la inspección había un tubo que comunica al cloche, al filtro y la bomba de marcha para lante (sic) y para atrás, revisé si había un tornillo y no encontré, bueno quedamos a la deriva (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Igualmente el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, condición de Perito designado en la investigación, indicó respecto del daño lo siguiente:

*"(...) Suelos los 4 tornillos del flanche de la tubería de aspiración de la bomba de aceite del clutch de embrague del motor principal, ocasionando la fuga del aceite del clutch. Inmediatamente se para el motor principal y se da aviso al armador de la embarcación. Al examinar más detenidamente se encuentran dos tornillos partidos y los otros dos en la sentina de la sala de máquinas.*

*Por falta de aceite para completar el nivel de aceite del clutch y ante la imposibilidad de reemplazar los dos tornillos partidos (...)"*

Así las cosas, se puede concluir que la causa específica que obligó a interrumpir el viaje de la motonave "LADY CARIBE" hacia puerto de destino, radicó en los problemas ocasionados por los cuatro tornillos del flanche de la tubería de aspiración de la bomba de aceite del clutch de embrague del motor principal que ocasionaron la fuga del aceite del clutch. Motivo por el cual, el maquinista verificó la posibilidad de reemplazar los tornillos, sin embargo no había disponibilidad de repuestos para solucionar el problema, y posteriormente tomando la decisión de solicitar remolque hacia Puerto Bolívar.

Ahora bien, en lo concerniente a los mantenimientos preventivos y cuando fue la última vez que fueron realizados a la máquina propulsora, el Capitán y el Maquinista, afirmaron:

- Capitán: *"Bueno desconozco la fecha puesto que no estaba en esa nave, ya hacía cuatro años que yo había salido de esa nave."*

*"No tengo conocimiento que el registro de los arreglos que se le ha hecho a esa motonave, puesto que no he estado en esa motonave hace 4 años me había retirado y regresé solamente a hacer un viaje."*

- Maquinista: *"Cuando me monté yo el catorce 14 de agosto, nada más se le calibró válvulas."*

En este punto es importante señalar que los mantenimientos preventivos son todas aquellas acciones destinadas a la conservación de los equipos mediante la realización de revisión o reparaciones que garanticen su buen funcionamiento. El objetivo del mantenimiento es evitar o mitigar los fallos de los diferentes equipos con los que puede contar el buque para prevenir incidencias antes que estas ocurran. Estos mantenimientos incluyen acciones como el cambio de piezas desgastadas, cambio de aceites, lubricantes, entre otros.

De otro lado, es menester analizar las acciones desplegadas por parte de la persona al mando de la motonave "LADY CARIBE", es decir, el señor IVAN RIVAS FLOREZ. Por ello, se observa que el Capitán se comunicó con el Armador de la nave, y este envió a la motonave "ANASHI" para realizar el remolque hasta el puerto de Puerto Bolívar.

Sobre las conductas técnicas adoptadas por las personas involucradas, se refirió el Perito designado en la investigación, de la siguiente forma:

*"El perito designado, considera que tanto la conducta del Capitán como la del Maquinista fue un tanto apresurada, porque así como enviaron a la M.N "ANASHI" para que remolcaran a la M.N. "LADY CARIBE", perfectamente se pudieron haber enviado los cuatro tornillos y el aceite para llenar el carter del clutch.*

*El Maquinista tiene que ser recursivo, para que en caso de una falla dar solución a los problemas, pero en ningún puede correr a pedir remolque sin agotar las opciones posibles, máxime que no estaba en riesgo la tripulación y la embarcación.*

*La conducta técnica del Capitán de (sic) somete al concepto del Maquinista, por lo cual la responsabilidad es de este último quien debió evaluar las posibles soluciones antes de conceptuar que la mejor opción era regresar a puerto para hacer el cambio de los cuatro tornillos y rellenar el carter del clutch.*

*El Maquinista debe tener claro que cuatro tornillos no se aflojan solos, a menos que exista una fuerte vibración, y esta es su función estar pendiente de cualquier anomalía para corregir la falla. La conducta técnica del maquinista no fue la acertada.” (Cursiva fuera de texto)*

Teniendo en cuenta lo determinado por el Perito, se puede concluir que en efecto el actuar del Capitán no fue el adecuado al considerar de manera apresurada la ayuda de otra nave para que esta fuera remolcada hasta puerto, debiendo solicitar los tornillos que hicieran falta y el aceite para solucionar el problema sin tener que realizar una arribada forzosa.

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

Asimismo, en el artículo 1501 de la norma ibídem establece como funciones y obligaciones del Capitán, la siguiente:

*“1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...)” (Cursiva fuera de texto)*

De igual forma, en el Decreto 1597 de 1988 “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984”, en su artículo 40 establece como funciones del Capitán las siguientes:

*“(...)”*

**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, subraya y negrilla fuera de texto)

En este punto, encuentra el Despacho importante referirse a la figura del Maquinista, por ello se citará el contenido el artículo 11 de la norma en referencia, la cual dispone lo siguiente:

*“El personal de Máquinas está constituido por los tripulantes cuyas actividades están directamente relacionadas con la operación mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxiliar, encuéntrase instalada dentro de la sala principal de máquinas, o fuera de ella. Este personal depende directamente del Maquinista Jefe y comprende, tanto al personal de propulsión como al personal auxiliar de ingeniería (electricistas, mecánicos de refrigeración, etc.) y los mecánicos de cubierta.”* (Cursiva fuera de texto)

Al tenor de la citada norma, es claro que el personal de máquinas está conformado por la tripulación de la nave que entre sus actividades estén relacionadas con la maquinaria, sea cual sea la organización interna. Siendo la responsabilidad de estos todo lo relacionado con el funcionamiento seguro y continuado de la máquina. No obstante, es preciso indicar sobre el jefe de máquinas que aunque éste tiene facultades de control y decisión sobre el departamento de máquinas, la responsabilidad final y principal recae sobre el Capitán, debido a que no se puede perder de vista que la dependencia de toda la tripulación emana de él, como jefe supremo a bordo de la nave que gobierna y responsable directo por todo lo que suceda mientras este en el desempeño de su cargo.

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuentran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto pudieron ser previsibles en la medida de que el Capitán de la motonave "LADY CARIBE" se hubiera cerciorado que la nave se encontrara en optimo estado de navegabilidad desde la perspectiva de la maquinaria, y de otro lado pudo ser resistible, debido a que tal y como conceptuó el Perito designado dentro de la investigación, el actuar del Capitán y Maquinista fue apresurado al solicitar el remolque hacia el puerto de Puerto Bolívar, sin haber considerado soluciones alternas.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>1</sup> ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*“(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que “[I] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello ‘Que no se puede prever’, y prever, a su turno, es ‘Ver con anticipación’ (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, Magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez.

*deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)* (Cursiva fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*“(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)*” (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen una fuerza mayor o caso fortuito inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: “(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)”. Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave “LADY CARIBE”, desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se evidenciaron con las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la cual el Despacho mantendrá lo dispuesto en cuanto a respaldar la decisión de declarar ilegítima la arribada forzosa, sin embargo, procederá a modificar el artículo segundo del fallo de primera instancia declarando civilmente responsable por el siniestro marítimo de arribada forzosa únicamente al señor IVAN RIVAS FLOREZ, en su condición de Capitán de la nave y eliminará la responsabilidad del señor PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de Maquinista y la responsabilidad solidaria de la Agencia Marítima FULL NAVES E.U.

3. En lo correspondiente a las posibles violaciones a normas de Marina Mercante, se evidencia que el fallador de primera instancia declaró responsabilidad administrativa a los señores IVAN RIVAS FLOREZ en condición de Capitán de la motonave “LADY CARIBE”, al señor PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de Maquinista y en solidaridad a la Agencia Marítima FULL NAVES E.U. como agente marítimo de la nave en referencia.

Sin embargo, se hace necesario realizar la claridad que dicha responsabilidad, recae únicamente sobre quien ostenta la condición de jefe superior de la nave, es decir, el Capitán. Por lo tanto, no habría lugar a declarar como responsable al señor PLINIO MATUTE CHAVERRA, en su condición de Maquinista.

En cuanto a la responsabilidad solidaria declarada a la agencia marítima FULL NAVES E.U., es de mencionar que la responsabilidad declarada por infracción a las normas de Marina Mercante es de carácter administrativa, siendo posible únicamente endilgarle a quien infringió la norma, situación distinta a la solidaria que predica el Código de Comercio<sup>3</sup> para que pueda tener

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

<sup>3</sup> Código de Comercio, Artículo 1478, numeral 2.

Código de Comercio, Artículo 1479.



asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

Al respecto, la doctrina ha indicado lo siguiente:

*"(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)".<sup>4</sup> (Cursiva y subraya fuera de texto)*

Por ello, en lo que a esto concierne, la solidaridad de la agencia marítima se predicará en relación al pago de la multa y no a la responsabilidad (acción u omisión) que origino la infracción, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido.

No obstante, se observa que el fallador de primera instancia se abstuvo de declarar responsabilidad por las normas infringidas, por cuanto operó la caducidad de la facultad sancionatoria dado que transcurrieron tres (3) años de la ocurrencia de los hechos investigados, lo anterior en cumplimiento a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011<sup>5</sup>. Razón por la cual el Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

4. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no se refirió al avalúo de los daños como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "LADY CARIBE", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro, en consecuencia, atendiendo al grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión del 23 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

**"DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, al señor IVAN AMIN RIVAS FLOREZ identificado con Cédula de Ciudadanía No. 2.762.466 de Pizarro, en condición de Capitán de la motonave "LADY CARIBE", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

<sup>4</sup> Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte.

<sup>5</sup> Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo"

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el cuarto de la decisión del 23 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor IVAN AMIN RIVAS FLOREZ identificado con Cédula de Ciudadanía No. 2.762.466 de Pizarro, en condición de Capitán de la motonave "LADY CARIBE", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 23 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señores IVAN AMIN RIVAS FLOREZ en condición de Capitán de la motonave "LADY CARIBE", PLINIO MATUTE CHAVERRA en condición de Maquinista y a la Agencia Marítima FULL NAVES E.U., agente marítimo de la nave en referencia, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 NOV 2018

  
Vicealmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA  
Director General Marítimo