

67

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 NOV 2018

Referencia: 24012013013
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 20 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por parte de la motonave "INTREPIDE" de bandera de Bolivia, ocurrido el 28 de octubre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "INTREPIDE" el día 29 de octubre de 2013, razón por la cual el mismo día 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 20 de septiembre de 2017, profirió decisión de primera instancia a través de la cual declaró responsabilidad a los señores ALBERTO DE JESÚS GARRIDO en condición de Capitán de la motonave "INTREPIDE", OCTAVIO DE JESÚS GONZALEZ en condición de Jefe de Máquinas de la nave en referencia y solidariamente a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA. Asimismo, los declaró responsable por violación a normas de marina mercante, sin embargo se abstuvo de imponer una sanción al respecto en cumplimiento a lo establecido por el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
3. 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 Ingeniero Naval en maquinaria naval categoría "A" EDGAR ESPITIA BOCANEGRA, determinó en su dictamen, lo siguiente:

"(...)

8) CONCLUSIONES:

8.1) *Después de la Visita Técnica al buque INTREPIDE, y en concordancia de todo lo inspeccionado y relacionado en este informe se concluye que el Buque está APTO PARA OBTENER PERMISO DE ZARPE DESDE CAPITANÍA DE PUERTO.*

8.2) *Con respecto a una Posible arribada forzosa, se concluye que si hubo una arribada a Puerto Nuevo, en Jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, por parte del buque INTERPRIDE, en fecha Domingo 3 de Noviembre del 2013, entre las 7:00 AM y las 07:30 AM, con el motor propulsor averiado, por lo tanto ingreso sin la Maquina funcionando.*

8.2) (sic) *Acorde a las anotaciones de Bitácora llevada por el Capitán del buque, se concluye que desde el 28 de octubre del 2013 en Panamá el Buque INTREPIDE, si presentó problema de baja presión en el sistema de Lubricación (Aceite) en su único motor propulsor, por lo tanto el motor no podía trabajar.*

8.3) *No se encontraron datos escritos específicos a bordo del buque, que permitieran conocer detalladamente que paso con la maquinaria y en especial por el motor propulsor antes de su falla, durante su falla y después de la falla presentada; lo que permite observar que no se están cumpliendo normas básicas administrativas internacionales que exigen llevar un sistema o plan de mantenimiento a bordo que al menos tenga acciones de mantenimiento preventivas y correctivas, además de un historial de cada equipo a bordo que permita un análisis por parte del personal del buque y de Autoridades en los casos necesarios, todo lo anterior en registros escritos. (SOLAS, CAPITULO I- Disposiciones generales Regla 19, trata de reconocimiento de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga, así mismo Regla 11, trata mantenimiento del estado del estado del Buque después del reconocimiento; así mismo en el SOLAS, Capítulo II-1, Regla 27, que trata de Máquinas a bordo)) (sic)*

8.5) *El informe por reparaciones efectuadas al motor propulsor del buque, presentado por el señor Jaime Enrique Moreno Ojeda, aunque es muy general y no especifica técnicamente a detalle de lo efectuado en dicho motor, si confirma que el motor si fue reparado en todas sus partes afectadas por la falta de lubricante, como lo expresa en el informe, y, que acuerdo a las pruebas efectuadas por quien lo reparó (pruebas en navegación durante 3 horas*

aproximadamente, información suministrada por el Señor Capitán), ante el Capitán y ante el Armador, si quedo apto el motor para efectuar operación durante Navegación y las pruebas efectuadas por el perito se confirma que el buque si está APTO PARA EFECTUAR NAVEGACIÓN.

Más sin embargo, y sin efectuar el zarpe del buque, es importante sugerir, si a bien se considera, que en el momento de ser autorizada la navegación al buque debe estar superoivada la máquina, ya que, es recomendable después de una reparación mayor, como la efectuada a este motor del INTREPIDE.

(...)" (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:

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones sobre la existencia del siniestro marítimo de avería gruesa o común de la motonave "INTREPIDE" declarado en primera instancia, por lo tanto se realizará el siguiente análisis:

El Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(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)

A su vez, la norma en cita establece²:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia." (Cursiva fuera de texto)

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

² Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75.

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes definiciones:

"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales graves sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

"4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
- 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
- 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
- 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "INTREPIDE" el día 28 de octubre de 2013, fue el de daños materiales, por lo tanto se modificará el artículo segundo del fallo de primera instancia.

De igual forma, es necesario clarificar que el siniestro marítimo sobre el cual se realizará el estudio de responsabilidad civil extracontractual será únicamente el de daños materiales graves sufridos por un buque, toda vez que la avería gruesa o común, definida en el artículo 1517 del Código de Comercio, no se encuentra catalogado en el ordenamiento jurídico vigente como un siniestro marítimo propiamente dicho. Asimismo, es necesario acotar que la Dirección General Marítima no posee facultad para referirse al respecto debido a que son aspectos puramente contractuales. Por lo cual se procederá a revocar el artículo primero del fallo de primera instancia y realizará las modificaciones a la que haya lugar en el artículo segundo.

Una vez esclarecido lo relacionado al tipo de siniestro sobre el cual se realizará el análisis de responsabilidad, se citarán algunas pruebas obrantes al expediente de la siguiente manera:

Por medio de acta de protesta suscrita por el señor ALBERTO DE JESÚS GARRIDO en condición de Capitán de la motonave “INTREPIDE”, realizó un relato de los hechos ocurridos de la siguiente manera:

“Siendo las 05:00 de la mañana del 28 de Octubre del presente año, solicito permiso para zarpar en Cristóbal Panamá rumbo a Puerto Nuevo, Guajira Colombia. Autorizado el permiso me pongo en maniobra y me dispongo a zarpar. Siendo las 08:30 tuvimos una falla en nuestra máquina principal que nos impidió seguir con nuestro viaje. Procedimos a tirar ancla en un punto donde por suerte pudimos detenernos para empezar a pedir ayuda. Me dispuse a llamar a la compañía informándoles de nuestra avería y quedaron de darnos instrucciones y procedimientos a seguir. Recibimos información que no habían disponibles remolcadores en el área para recibir el servicio de remolque de regreso a Colon, pero que por suerte nuestra la M.N. CARIBBEAN EXPRESS se encontraba también rumbo a Puerto Nuevo Guajira y había zarpado horas después de nuestra salida. Hicimos las diligencias pertinentes y la motonave caribbean express fue contactada y desinteresadamente ofreció ayudarnos y le informamos nuestro punto de fondeo (...), y al poco tiempo apareció en nuestra ayuda.

(...)” (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo lo anterior, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el de daños materiales graves sufridos por la motonave “INTREPIDE” y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal³.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, 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 ella⁴.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas.

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.

Sentado lo anterior, respecto al daño que le impidió continuar la navegación por sus propios medios, el señor OCTAVIO DE JESÚS GONZÁLEZ en su condición de Jefe de Máquinas de la motonave "INTREPIDE" señaló:

"Nosotros salimos de Colón, de Cristóbal, por ahí como a las siete y cuarto 07:15 de la mañana se fue la presión de aceite y comuniqué al capitán como persona, que la nave, que la presión de aceite había fallado, llegó a cero, que podía proceder él porque ya no había máquina, el fondeo, pero no supe porque yo estaba abajo en el cuarto de máquinas, cuando ya salí, me dijo que nos iba a rescatar la motonave caribbean express, eran como las 08:30 ocho y media, todo fue temprano, le revise pero no había como seguir en marcha decidieron que remolcarla, hasta por ahí." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el señor EDGAR ESPITIA BOCANEGRA en condición de perito, conceptuó en su dictamen lo siguiente:

"(...)

5) ANALISIS DE LOS HECHOS:

5.3) Acorde al informe por inspección inicial al motor propulsor y posterior reparación del motor, se constata que la causa del daño si es viable y si ocasiona el daño casi total de la máquina, como en efecto sucedió, según informe de reparaciones; (...)"

8) CONCLUSIONES:

"8.2) (sic) Acorde a las anotaciones de Bitácora llevada por el Capitán del buque, se concluye que desde el 28 de octubre del 2013 en Panamá el Buque INTREPIDE, si presentó problema de baja presión en el sistema de Lubricación (Aceite) en su único motor propulsor, por lo tanto el motor no podía trabajar." (Cursiva fuera de texto)

Según lo manifestado por el Jefe de Máquinas y lo señalado por el Perito nombrado dentro de la presente investigación, se puede colegir que el daño se relacionaba con la presión de aceite, lo que ocasionó que la motonave se quedara sin máquinas para continuar la navegación.

Ahora bien, teniendo claro el daño ocurrido a la motonave, es necesario referirse a los mantenimientos que fue sometida la nave. Al respecto, el Jefe de Máquinas manifestó lo siguiente:

"En el 2011, se le hizo cambio de anillo y casquetes de biela, porque saco la mano un pistón, porque overjol (sic) completo se le hizo en el 2009 de todo." (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el Perito en el informe suscrito, indicó:

“4) HECHOS ANTES, DURANTE Y DESPUES DE LA ARRIBADA FORZOSA

(...)

4.12) referente a los trabajos efectuados a la máquina, a bordo no se encontró registro alguno que evidencie lo actuado; ni registros de mantenimiento del motor propulsor, ni registros de los trabajos para su reparación; más sin embargo el Armador de la motonave si evidenció mediante informe, técnicamente, lo sucedido al motor y las acciones seguidas para su reparación. (...)

5) ANÁLISIS DE LOS HECHOS

5.1) Es de resaltar que todos los escritos a bordo y que relacionan todo el entorno para arribada forzosa, son inconclusos y desorganizados, incompletos en el tiempo y además No tienen Bitácora o libro de registro de lo actuado con la maquinaria del buque; el libro que tenían se terminó y no fue reemplazado desde hace más de un año; no se presentó registro a bordo de trabajos efectuados en el motor principal, que corroboren trabajos de mantenimiento antes del daño del motor, ni registros de las variables métricas que hubiesen presagiado el daño posiblemente.

(...)” (Cursiva fuera de texto)

Conforme lo citado, se aprecia por una parte que a la motonave le fue realizado mantenimiento en el año 2011, realizando cambio de anillos y casquetes de biela, y en el año 2009 un mantenimiento general del motor. Sin embargo, según lo inspeccionado por parte del perito, no existen registros que corroboren los trabajos de mantenimientos indicados por el Jefe de Máquinas.

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 las condiciones de los fallos de los diferentes equipos con los que puede contar el buque para prevenir las incidencias antes que ocurran. Estos mantenimientos incluyen acciones como el cambio de piezas desgastadas, cambio de aceites y lubricantes.

Establecido lo anterior, es preciso referirse al concepto de Capitán, por lo tanto 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, el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988⁵, compilado en el Decreto Único 1070 de 2015⁶, 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)

Asimismo, 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, conforme a las pruebas obrantes a la investigación, el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de daños materiales sufridos

⁵ "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984".

⁶ "Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa"



por la motonave "INTREPIDE", no fueron producto de una de las causales exonerativas de responsabilidad, toda vez que los hechos acontecidos pudieron ser previstos por parte del Capitán con la implementación de mantenimientos preventivos a la maquinaria principal de la nave, los cuales no fueron probados dentro de la presente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo.

Por último, observa el Despacho que en la declaración de responsabilidad civil extracontractual resuelta en el artículo segundo del fallo emitido en primera instancia, se estableció la responsabilidad del Capitán de la motonave "INTREPIDE", Armador de la misma y Agencia Marítima. Sin embargo, al ser el Capitán de la motonave en referencia la persona que ostenta la condición de agente responsable por el desarrollo de una actividad peligrosa como la navegación marítima, se procederá declarar su responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves y en consecuencia se modificará el artículo segundo.

Violación a normas de marina mercante

En lo correspondiente a las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante, se evidencia que el fallador de primera instancia declaró responsabilidad al Capitán de la motonave "INTREPIDE", a su Armador y solidariamente a la Agencia marítima, por el incumplimiento de lo previsto en el artículo 1501 del Código de Comercio y lo determinado en el Decreto 1597 de 1988, compilado actualmente en el Decreto 1070 de 2015.

Sin embargo, se abstuvo de declarar responsabilidad por la normatividad infringida, toda vez que 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 2011⁷.

Sin perjuicio de lo anterior, es preciso que el Despacho modifique el sentido del artículo cuarto del fallo de primera instancia, como quiera que la responsabilidad solidaria del Armador y Agente Marítimo instituida en el Código de Comercio, aplicaría para el pago de una obligación que surja por concepto de una sanción - multa pecuniaria, y no en cuanto a la declaración de responsabilidad administrativa, dado que solo es posible endilgarle a quien infringió la normatividad.

Así las cosas, se modificará el artículo cuarto de la parte resolutive del fallo emitido por el fallador de primera instancia, declarando la responsabilidad por violación a normas de marina mercante únicamente del señor ALBERTO DE JESUS GARRIDO en su condición de Capitán de la motonave "INTREPIDE".

Avalúo de daños

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

⁷ Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo".

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas o 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 1°.- REVOCAR el artículo primero de la decisión del 20 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 20 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "INTREPIDE" de bandera boliviana, al señor ALBERTO DE JESUS GARRIDO MEJIA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.498.953 en condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 20 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable al señor ALBERTO DE JESUS GARRIDO MEJIA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.498.953 en condición de Capitán de la motonave "INTREPIDE", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 20 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

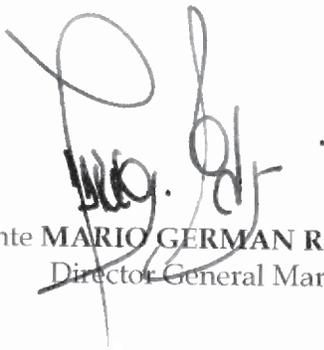
ARTÍCULO 5°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor ALBERTO DE JESUS GARRIDO MEJIA en condición de Capitán de la motonave "INTREPIDE", OCTAVIO DE JESUS GONZALEZ en condición de Jefe de Máquinas de la motonave en referencia, MARIO MENDOZA en condición de Armador de la nave, a la señora BETSY MILDRET GONZALEZ OSORIO en condición de Representante Legal de la agencia marítima PARAJIMARU LTDA., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- 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