

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2012012100042 ✓

Bogotá, D.C., 23 JUN 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 292012100042
Sujetos Procesales: Capitán embarcación "CARACOLA"
Propietario y/o armadora embarcación "CARACOLA"
Agente Marítimo embarcación "CARACOLA"
Clase de Siniestro: Naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 16 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la embarcación "CARACOLA" identificada con registro fluvial de Turbo con el número 230-01630, ocurrido el 15 de julio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta No. 242 MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGUCA-CEGSAM del 25 de julio de 2010, suscrita por el Oficial de Guardia de Navegación de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del siniestro marítimo de naufragio que sufrió la motonave "CARACOLA" identificada con registro fluvial de Turbo con el número 230-01630.
2. Por lo anterior, el día 26 de julio de 2010 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, en razón a que los hechos ocurrieron en la citada jurisdicción, a fin de que se decretara el cierre de la investigación y se procediera a correr traslado a las partes para que presentaran los respectivos alegatos de conclusión.

102

4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el 16 de noviembre de 2011, a través de la cual, declaró responsable por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CARACOLA" al señor PEDRO BARRIOS ZUÑIGA, en calidad de Capitán de la citada nave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones seiscientos setenta y ocho mil pesos m/cte (\$2.678.000).

5. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta No. 242 MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGUCA-CEGSAM del 25 de julio de 2010, suscrita por el Oficial de Guardia de Navegación de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, fueron las siguientes:

"(...) Teniendo en cuenta que por información de la motonave UBC MARIEL a cargo del Capitán ZAKLAN DUSAN HRVATSKO con número de identificación 001506748, informa que el día 201620R Julio/10 se divisó a la deriva por parte de un avión guardacostas USA, una embarcación de nombre "CAROLA" con número de inspección fluvial de Turbo No. 23001630 la cual se les envían un kit de supervivencia y 01 radio, les efectúo un remolque con destino Puerto Limón - Costa Rica x previa coordinación con el avión Guardacostas recogen en posición Latitud 10.22.7 N y Longitud 081.15.6 W a 80 m/n de las costas de Costa Rica, los 03 tripulantes a bordo de la lancha se identifican como Pedro Barrios Zúñiga C.C. 4.810.621 de Acandy - Choco, Jhonny Vladimir Gil Almansa CC. 71.352.054 Turbo - Antioquia, Julio Ignacio Cuestas Saavedra C.C 8.799.971 Galapa - Atlántico".

pas

La motonave "CARACOLA" se encuentra registrada en la Inspección Fluvial de Turbo, bajo el número 23001630, de propiedad del señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, y comandada para la fecha de los hechos por el señor PEDRO BARRIOS ZUÑIGA.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito naval WALTER GÓMEZ VERA, en dictamen rendido el 13 de septiembre de 2010, presentó las siguientes conclusiones:

- El propietario y/o armador de la nave conformó la tripulación el mismo día del zarpe, sin verificar su idoneidad.
- La tripulación de la lancha "CARACOLA" estaba conformada por tres personas, relacionadas en el evento D4 de la tabla 4.1 y el numeral 5 a, b, c del informe pericial, no poseen títulos o certificados que acrediten su idoneidad para ejercer como gente de mar.
- El Capitán de la embarcación "CARACOLA", zarpó guiándose por su experiencia empírica y no por una formación y titulación marinera tal como lo exige la Autoridad Marítima.
- Salieron sin zarpe.
- A bordo de la embarcación no se llevaban los certificados de seguridad de la nave.
- La embarcación no está matriculada ante la Dirección General Marítima, por ende no está clasificada para efectuar navegación marítima a más de 12 millas de costa, tal como se define en el Decreto 1597 de 1988, en el numeral 23 del artículo 6.
- La embarcación está registrada ante la Inspección Fluvial de Turbo.
- La lancha "CARACOLA", es una embarcación menor que zarpó aproximadamente a las 16:45 del 15 de julio de 2010 y efectuó navegación marítima nocturna, hasta quedar sin combustible.
- El tipo de navegación que realizó la lancha "CARACOLA" y que tenía previsto hasta el lugar de destino, es navegación marítima hasta las 12 millas de costa, contando su zarpe desde Isla Fuerte, con destino al Golfo de Urabá en los lugares mencionados por la tripulación: Acandí, Capurganá y Sapzurro.
- La Dirección General Marítima, restringe la navegación a las embarcaciones menores entre las 17:00 horas y 06:00 horas de cada día, a fin de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar.

102

- Esta embarcación menor, por sus características de diseño, casco eduardoño, eslora de 7,7 metros, tipo y cantidad de motores de propulsión, no es apta para efectuar navegación marítima, su clasificación obedecería a aguas interiores protegidas.
- La nave no está autorizada por la Dirección General Marítima para operar en el mar.
- En los cinco días que la lancha estuvo a la deriva en el mar, no se informó esta novedad a la Autoridad Marítima, a fin de que se adelantará el procedimiento de Búsqueda y Rescate (BYR).
- La nave no contaba con equipo de primeros auxilios exigidos para las embarcaciones menores, como son: equipo de primeros auxilios, aro salvavidas, espejo, etc.
- Las condiciones meteorológicas y oceanográficas presentes el día de los hechos ocasionaron que la embarcación "CARACOLA" permaneciera a la deriva por varios días, dicha condición había sido pronosticada por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).
- No se determinó avalúo, debido a que la lancha "CARACOLA" no presentó daños como consecuencia del siniestro marítimo.

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 Turbo 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 Turbo, 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 naufragio de la motonave "CARACOLA" ocurrido el día 15 de julio de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo (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 responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CARACOLA" al señor PEDRO BARRIOS ZÚNIGA, en calidad de Capitán de la nave, en razón a que esta no contaba con zarpe y que siendo una embarcación fluvial realizó navegación marítima y en horarios no autorizados para ello.

1/24

3. De la revisión del proceso, se evidencia que durante la navegación del 15 de julio del 2010, de la embarcación "LA CARACOLA" se quedó a la deriva por falta de combustible, por lo que los tripulantes y la nave fueron rescatados el día 20 de julio de la misma anualidad, por el buque "UBC MARIEL" de bandera de Antigua y Barbuda, previo avistamiento realizado por un avión de Guardacostas de los Estados Unidos de América.

Acerca del siniestro marítimo ocurrido, se realizarán las siguientes precisiones:

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984¹, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- "(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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Doctrinariamente el naufragio ha sido definido como:

*"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"*² (cursiva por fuera de texto).

Así mismo, se ha precisado su definición³ así:

"(...) sin embargo, buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro" (cursiva, negrilla y subrayas por fuera de texto).

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

² FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

³ Luis Beltrán Montiel. "Curso de derecho de la navegación". Editorial Astrea.

150

Conforme a lo anterior, queda demostrado que el suceso ocurrido a la motonave "CARACOLA", el día 15 de julio de 2010 fue un naufragio, teniendo en cuenta que la nave quedó a la deriva por falta de combustible por más de cinco días.

4. Ahora bien, sobre la declaración de responsabilidad del Capitán de la motonave "CARACOLA", señor PEDRO BARRIOS ZUÑIGA, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- Se observa a lo largo del proceso que el Capitán de la nave, señor PEDRO BARRIOS ZUÑIGA, no rindió declaración, sin embargo, participó mediante protesta del 25 de julio de 2010, obrante a folio 26, en la que informó los hechos ocurridos de la siguiente manera:

"(...) El 15 de julio de 2010, a las 18:20, zarpé de Isla Fuerte - Bolívar con destino a Capurganá, a Acandí - Choco, durante las fiestas de la virgen del Carmen.

Por daños en el compás y/o brújula la embarcación estaba navegando sin rumbo, con condiciones climáticas no favorables lo que ocasionaron quedarnos sin combustible, produciendo de esta manera el naufragio por 5 días hasta que nos pudimos comunicar con un avión costarricense americano, lo que nos suministró radio, agua, comida y medicamentos y este se comunicó con la Mn Ubc Mariel, que se encontraba cerca del área. La Mn Ubc Mariel nos proporcionó comida, agua y una cabina para descansar, igualmente recogió la embarcación caracola y aseguró en la cubierta del barco luego de esto nos dirigimos al puerto más cercano que era puerto Limón - Costa Rica, la cual nos atendieron las autoridades portuarias de la ciudad y la embajada de Colombia en Costa - Rica, la cual sugirió que no se desembarcaran debido a que no tenían presupuesto para los tiquetes de avión y además considerando el cronograma de la Mn Ubc Mariel que su próxima recalada era Santa Marta - Colombia, era el procedimiento más adecuado" (cursivas fuera de texto).

- Por su parte, el propietario de la nave "CARACOLA" señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, en declaración rendida el día 9 de agosto de 2010, acerca de la autorización para embarcarse de los señores PEDRO BARRIOS ZUÑIGA, JULIO CUESTAS SAAVEDRA y JONNY GIL ALMANZA, manifestó:

"No yo no, fue el señor LUIS ALBERTO RENGIFO, con quien yo hablé y le dije que necesitaba unos muchachos para que me fueran a buscar una embarcación en ISLA FUERTE y él fue quien me dijo que conocía a unos muchachos y los embarcó y zarparon el 15 de julio desde Isla Fuerte para Sal Surro (sic)".

Sobre las instrucciones brindadas al momento de entregar la nave, informó:

"Yo no le di ninguna, yo autoricé al señor LUIS ALBERTO RENGIFO, yo le di la orden de que me consiguiera a los muchachos para que me hicieran ese trabajo".

En relación con las razones por las cuales los documentos no estaban a bordo de la embarcación dijo:

"Porque los documentos los tenía yo en Capurganá" (cursivas fuera de texto).

- Por su parte, el señor JULIO IGNACIO CUESTAS SAAVEDRA, ayudante de la embarcación "CARACOLA", acerca de los hechos relató:

"Salimos el 15 de julio del año en curso a las 16:45 horas de la Isla Fuerte hacia Sansur, (sic) con Pedro y Jhony y en medio de la travesía tuvimos el percance que se nos dañó la brújula y entonces empezamos a dar vueltas y vueltas hasta que nos quedamos sin combustible, de ahí nos cogió un mal tiempo y empezó a soplar el viento del sur y nos tiró hacia afuera y quedamos a la deriva, sin gasolina y sin nada y el 20 de julio a las 4:18 PM, apareció el avión americano y nos tiró un balde con agua y comida y un radio de comunicaciones y yo me comuniqué por el radio hacia el avión y me preguntó que me había pasado, que si la máquina o que, y yo le dije que no era combustible, me preguntó que cuantos días y me contestó que iba a buscar un barco más cercano para que nos rescatara, porque ya nosotros éramos náufragos y entonces 8:00 pm llegó el barco USB MARIEL y nos embarcaron a nosotros en el barco y la lancha la monto encima del barco iba con destino a Costa Rica, estamos a tres o cuatro horas de Costa Rica y de ahí desembarcó su carga y nos trajo aquí a Santa Marta".

Acerca de los fines de la navegación emprendida por la nave "CARACOLA", informó:

"Iba a prestar el servicio de transporte de pasajeros de Acandí, Sansurro (sic) Capurganá" (cursivas fuera de texto).

De las declaraciones transcritas, se puede observar que la nave "CARACOLA" zarpó desde Acandí con destino a Capurganá y Sapzurro, transportando pasajeros, sin portar los documentos pertinentes, sin zarpe y su tripulación sin licencia; así mismo, al quedarse sin brújula el Capitán de la nave señor PEDRO BARRIOS ZÚÑIGA, decidió dar vueltas sobre la zona hasta quedar sin combustible, y en consecuencia quedó a la deriva por un periodo de cinco (5) días, hasta que fueron rescatados por el buque UBC MARIEL de bandera de Antigua y Barbuda.

Visto lo anterior, el Despacho puede establecer en grado de certeza que el siniestro marítimo de naufragio de la embarcación "CARACOLA" ocurrió con responsabilidad del Capitán y su propietario, teniendo en cuenta sus características y que tampoco se encontraba habilitada para realizar navegación marítima, pues se trata de una nave con registro fluvial.

Tal afirmación, encuentra sustento en el hecho probado de que el propietario señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, ubicó al señor LUIS ALBERTO RENGIFO, para que saliera en búsqueda de una lancha desde Isla Fuerte, que es una isla caribeña ubicada al frente de las costas del departamento de Córdoba, al sur del Golfo de Morrosquillo; es decir que la nave no podía navegar en esta zona, pues como se dijo anteriormente se trata de una embarcación con registro fluvial y la navegación que estaba destinada a emprender era marítima.

No obstante, el señor PEDRO BARRIOS ZÚÑIGA, Capitán de la nave a pesar de conocer la anterior restricción en la navegación de la embarcación "CARACOLA", decidió zarpar con destino a las costas de Capurganá y Sapzurro que son islas caribeñas, ubicadas en el Golfo de Urabá; es decir, tanto el Capitán, como el propietario tenían conocimiento desde un inicio de

1/102

que la motonave realizaría navegación marítima sin estar autorizada para ello; así como el hecho de no llevaran los documentos pertinentes y que zarparía con una tripulación que no tenía acreditada su idoneidad, conforme se estableció en la revisión de las bases de datos de esta Dirección General.

Además, se demostró que la nave no contaba con elementos de seguridad, toda vez que, horas después que emprendió la singladura se quedó sin brújula y compás, por lo que navegaron sin rumbo hasta agotar el total del combustible, asimismo, no llevaba radio de comunicaciones, elemento de seguridad que le hubiere permitido pedir ayuda y evitar quedar a la deriva por tantos días, por lo que el Capitán de la embarcación debió tomar acciones inmediatas, con el ánimo de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, máxime que cuando es el agente responsable del desarrollo de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

Lo afirmado, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al Capitán de una nave como:

"El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".
(Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al Capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (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, aun mediante el sacrificio total o 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. (...), (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe cerciorarse de que ésta se encuentre en buenas condiciones de navegabilidad, así mismo, debe emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando durante el viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, igualmente,

está obligado emplear toda la diligencia posible para salvar a las personas cuando se presente un acaecimiento en el mar.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que la nave se quedó a la deriva por falta de combustible, y que el Capitán de la embarcación "CARACOLA" debió prever esta situación; adicionalmente, una vez se le presentó el daño de la brújula, estaba obligado a solicitar ayuda; sin embargo, decidió navegar sin rumbo, colocando en riesgo la seguridad de la tripulación, de los pasajeros y de la nave, con lo que se comprueba que no cumplió con sus obligaciones como jefe de gobierno, tal como se indicó en las normas transcritas anteriormente.

Así mismo, el propietario de la nave, señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA no impartió las instrucciones necesarias al Capitán para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje, incumpliendo de esta manera la obligación consagrada en el Código de Comercio⁴.

Conforme a lo expuesto anteriormente, este Despacho encuentra demostrada la responsabilidad tanto del señor PEDRO ZÚÑIGA BARRIOS, Capitán de la embarcación "CARACOLA" y del propietario señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la citada nave, no obstante, *el aquo* no declaró este aspecto en la decisión de primera instancia, por lo que se hace necesario en aras de armonizar la parte considerativa con la motiva se modificará en este sentido el artículo primero del fallo consultado.

Además, se observa el incumplimiento de las obligaciones que les asisten al Capitán y al Propietario de la embarcación "CARACOLA" y demás normas de la Marina Mercante previamente indicadas, no obstante, en la decisión consultada sólo se declaró tal responsabilidad respecto del propietario de la nave señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, aspecto que debería modificarse en la presente decisión.

Sin embargo, verificado el expediente se evidencia que a la fecha han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, es decir que ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, en virtud de lo consagrado en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, por lo que se procederá a revocar el artículo segundo del fallo de primera instancia.

Por otro lado, es conducente aclarar por este Despacho que la Autoridad Marítima tiene la competencia jurisdiccional para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción territorial, en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, por lo tanto dicha competencia se limita a los asuntos y reglas señaladas en su normatividad especial, sin despreciar la remisión normativa a los postulados del Código de Procedimiento Civil.

En cuanto a la competencia territorial de las Capitanías de Puerto, este Despacho estableció que las coordenadas en las que se rescató a los naufragos y a la embarcación "CARACOLA" fueron: Latitud 12° 22.7' N y Longitud 081° 44.00' W, correspondiente a aguas

⁴ Código de Comercio, artículo 1477, numeral 4.

jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto de San Andrés, conforme a lo preceptuado en la Resolución No. 0825 de 1994, expedida por la Dirección General Marítima.

En este sentido y aplicando los anteriores preceptos al caso sujeto a examen, se deduce que quien debió adelantar y fallar la investigación era la Capitanía de Puerto de San Andrés.

Sin embargo, se constata por este Despacho que durante toda la investigación se garantizó el debido proceso (publicidad y contradicción), además de ello se comprueba que dicha irregularidad no fue alegada por ninguna de las partes, lo que infiere el saneamiento de esa eventualidad (numeral 5°, art. 144 C.P.C).

Así pues, en virtud de que no se está en presencia de una causal de nulidad insaneable, este Despacho se abstendrá de preceptuar al respecto.

No obstante, se hace necesario instar a las Capitanías de Puerto de Santa Marta y Turbo a tener presente los anteriores postulados jurídicos específicos, con el fin de evitar irregularidades en el trámite de las investigaciones y fallos de los futuros siniestros.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión. Sin embargo, de acuerdo a las pruebas obrantes en el proceso se comprobó que la nave no sufrió daños, este Despacho se abstendrá de pronunciarse en tal sentido.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia proferida el 16 de noviembre de 2011, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CARACOLA" identificada con registro fluvial de Turbo número 230-01630, ocurrido el día 15 de julio de 2010, a los señores PEDRO BARRIOS ZUÑIGA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 4.810.621 expedida en Acandí - Choco y al señor LUIS EMIR GORGONA ASPRILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.942.755 expedida en San Bernardo del Viento - Córdoba capitán y propietario, respectivamente, de la citada nave, de conformidad con la parte motiva de esta providencia".

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia proferida el 16 de noviembre de 2011, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído

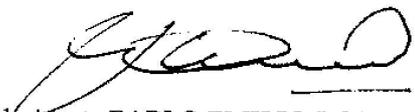
ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores PEDRO BARRIOS ZUÑIGA y LUIS

EMIR GORGONA ASPRILLA, Capitán y propietario, respectivamente de la motonave "CARACOLA", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 23 JUN 2015


Contralibrante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)