

51

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 11012013001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de octubre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval "EL NEGRO" de bandera de colombiana, ocurrido el 12 de noviembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el Suboficial Jefe JORGE CARMELO BATISTA NÚÑEZ, Responsable de Control de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval "EL NEGRO" de bandera colombiana.
2. Por lo anterior, el día 3 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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 realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 30 de octubre de 2015, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de naufragio al señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURRIAGA en condición de Capitán del remolcador "CRISFER IVAN". De igual forma, lo declaró administrativamente responsable por incurrir en violación a las normas de marina mercante e impuso a título de sanción llamado de atención.
4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

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 Buenaventura 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 Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto, (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 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).

Doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

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

De conformidad con lo establecido la normatividad aplicable al caso, la definición doctrinal y la situación fáctica, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo acaecido es el naufragio del artefacto naval "EL NEGRO" de bandera colombiana, el día 12 de noviembre de 2012.

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

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 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 causal².

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.

A su vez, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

*"La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)"*³ (Cursiva fuera de texto)

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

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.

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.

III. Del análisis técnico

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se nombró como Perito al señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, con el objeto de que conceptuara sobre las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de naufragio. De tal forma, el Despacho se permite citar los siguientes apartes del informe:

"(...)

6 - POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO

6.1 *El no ser el artefacto naval El Negro, una unidad construida originalmente dentro de un exclusivo diseño de ingeniería naval para operar como embarcación gasera apta para navegación segura en el mar, dentro de la normatividad de clasificación para este tipo de unidades especiales.*

6.2 *El ser esta unidad originalmente un pangón convencional, el que fue modificado con la adaptación de una gran tanque en su bodega, para el transporte de gas, quedando en su alrededor compartimentos abiertos de hechos inestancos, que permiten la penetración del agua de mar a estos espacios del casco.*

6.3 *La falta de adecuadas bordas en su alrededor de proa a popa a babor y estribor, permitiendo esto con mayor facilidad el ingreso del agua en su interior, por las olas que sobrepasan la altura de la cubierta obra muerta en su navegación en el mar.*

(...)

11 - ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

(...)

11.1 *Considero que el estado del tiempo que había el día del siniestro del artefacto naval El Negro, catalogado en la escala de de (sic) Beaufort en un grado 2/3 con olas aproximadas de 2 a 3 metros de altura, no debe afectar una embarcación normal correctamente diseñada para esta operación de transporte en el mar, ni aun si hubiese habido un tiempo de mar con escala 4, o 5, a no ser que su diseño naval sea deficiente y no apto para navegación segura en el mar.*

11.2 *El artefacto naval el Negro, requiere una exhaustiva inspección pericial de casa clasificadora, que determine la correcta construcción naval y apta condición de estabilidad y francobordo de carga de esta unidad; como los cálculos en la adaptación y diseño de su tanque de almacenamiento; y demás aspectos de seguridad que garantice el transporte de*

carga peligrosa y su segura navegación en el mar, en las diferentes escalas de vientos y mareas existentes en la zona de operación autorizada para la citada unidad.

11.3 *Por norma procedimental y de seguridad, considero importante se estudie la obligatoriedad de tener un tripulante de turno a bordo de este artefacto naval de manera permanente durante su navegación; y el dotarse de todos los equipos y elementos de seguridad requeridos bajo norma, para este tipo de unidades especiales de carga peligrosa.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Teniendo claridad sobre los anteriores aspectos, el Despacho procederá a realizar el estudio de las diferentes pruebas allegadas a la presente investigación, para posteriormente llegar a una conclusión respecto de las responsabilidades a las que haya lugar.

En cuanto a los hechos, el señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, en condición de Capitán de la motonave “CRISFER IVAN”, en la declaración rendida en audiencia pública manifestó:

“Nosotros zarpamos el día once (11) a las 11:55 a.m. desde el muelle maderas del patía remolcando el artefacto naval el negro con destino Satinga - Guapi. A las 2:00 a.m. del día 12 mirando que el remolcador Crisfer Iván no daba la velocidad completa, entonces miramos porque no daba la velocidad y procedimos hacia el artefacto el negro, cobrando el cabo o la soga y miramos que se estaba hundiendo, entonces en ese momento ya sentimos por el olor que se estaba escapando el gas y entonces lo soldamos dejándolo a la deriva entre yurumanguí y cajambre, esa es la posición 03 24 -007 26. Ese mismo día a las 07:00 a.m. procedimos hacia el pangón que estábamos a una distancia más o menos de una milla del pangón a nosotros. Miramos que ya se había dado vuelta, le informamos a guardacostas y procedimos a remolcarlo hacia buenaventura, como a las 11:00 a.m. cuando fue el remolcador Don Rodrigo a prestarnos apoyo. Lo trajimos aquí a buenaventura y lo llevamos allí al frente del señor Rubén por autorización de la Capitanía.” (Cursiva fuera de texto)

Según la narración de los hechos y demás pruebas obrantes a la investigación, se colige que el remolcador “CRISFER IVAN” en maniobra de remolque del artefacto naval “EL NEGRO”, zarpó del puerto de Buenaventura el día 11 de noviembre de 2012, con destino Satinga (Guapi). Sin embargo, en el transcurso del trayecto el Capitán del remolcador se percató que éste había perdido velocidad, observando de inmediato que el artefacto naval que se encontraban remolcando se encontraba naufragando. Así las cosas, por motivos de seguridad procedieron a soltar los cabos que se encontraban amarrados al artefacto naval por un escape de gas, dejándolo a la deriva. Posteriormente, con ayuda del remolcador “DON RODRIGO” lo amarraron hasta llevarlo al puerto de Buenaventura.

Partiendo de los anteriores hechos, es menester indicar que el artefacto naval “EL NEGRO” se encontraba autorizado para el transporte de carga y empleado para carga de gas propano. Asimismo, el día de los hechos se encontraba transportando una cantidad de 33.000 galones de gas propano.

Ahora bien, en cuanto a las condiciones de navegabilidad del artefacto naval naufragado y si fue revisado por alguno de sus tripulantes, en declaración rendida por el señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, en condición de Capitán del remolcador “CRISFER IVAN”, resaltó: *“Si, fue el marinero Milton y me dijo que no había ninguna anomalía que todo estaba bien”* (Cursiva fuera de texto)

Es de resaltar que al artefacto naval “EL NEGRO”, fueron realizados trabajos de modificaciones, los cuales constan en el *“informe final por la modificación del artefacto naval “EL NEGRO”*”, el cual fue suscrito por el perito clase “A” MARIO VARGAS CABEZA, señalando lo siguiente:

“(…)

1. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA

Fue instalado un tanque de gas GLP de 16 mts de largo y 3.5 mts de diámetro con capacidad para almacenar 34.000 galones, diseñado y fabricado por la empresa TISSOT Y CIA S.A. de la ciudad de Cali (...)

2. CARACTERÍSTICAS DEL ARTEFACTO

Las formas del casco del artefacto naval no fueron cambiadas y por lo tanto sus características principales de eslora, manga y puntal permanecen invariables.

Debido a la instalación del tanque y a que este sobresale de la línea cubierta principal, cambian radicalmente los volúmenes del arqueo y por la (sic) el TRB y el TRN varían en sus dimensiones. (...)

3. PROCESO DE MODIFICACIÓN

Durante el desarrollo de la modificación del artefacto naval “EL NEGRO” para el soporte del tanque se dio cumplimiento a todas la normas técnicas en materia de construcción naval y los procesos de montaje y soldaduras utilizados fueron adecuados para este tipo de embarcaciones de cabotaje.” (Cursiva fuera de texto)

Según lo consignado en el citado informe, se observa que las modificaciones fueron realizadas a satisfacción y en cumplimiento de lo dispuesto en la normatividad, quedando en aptas condiciones para ejercer el transporte de gas.

De otro lado, es oportuno referirse a las condiciones meteomarinas que se presentaron el día de los hechos, toda vez que, el Capitán y parte de la Tripulación del remolcador “CRISFER IVAN” señalaron como factor determinante en el naufragio del artefacto naval “EL NEGRO”. En correspondencia a ello, el Capitán en su declaración manifestó:

“No había buena visibilidad, lluvia intensa y marejada estaba muy fuerte, lo normal para esta época del año.” (Cursiva y subraya fuera de texto)

Sumado a ello, el señor SEVERINO VALENCIA, quien se encontraba a bordo del remolcador, aseveró:

"Ya había empezado a venirse la lluvia y la marejada."

(...)

"No, eran normales y me fui a acostar tranquilo." (Cursiva y subraya fuera de texto)

A su vez, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP, emitió un análisis sobre las condiciones meteorológicas para el día de los hechos, indicando lo siguiente:

"(...)

Con base en los datos recolectados por la EMAS (Estación Meteorológica Automática Satelital) ubicada en el muelle de Señalización Marítima del Pacífico y en la boya de oleaje direccional ubicada al exterior de la bahía de Buenaventura, se observó durante la fecha en mención, viendo de dirección promedio 195° con velocidades máximas de 10 a 12 nudos (bonancible) y altura de oleaje máxima de 1.7 m (fuerte marejada) registradas entre las 1700R y 1730R. Las condiciones meteomarinas antes descritas son meritorias a extremar las medidas de seguridad durante el desplazamiento de embarcaciones menores, aunque no restringen la navegabilidad de las mismas." (Cursiva fuera de texto)

Considerando los extractos tanto de las declaraciones y el informe emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, el Despacho colige que aunque en efecto las condiciones de viento y oleaje no eran favorables, pues se recomendó extremar las medidas de seguridad durante la navegación, las personas que hacían parte de la tripulación señalaron de igual forma que eran "normales" para la época del año en que se presentaron los hechos. Quiere decir ello, que existía un conocimiento previo sobre las condiciones, no siendo de ninguna manera un factor imprevisto para la tripulación y su Capitán.

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

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.

Entre las funciones establecidas en el artículo 1502 del Código de Comercio, se encuentran las siguientes:

"(...)

1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De igual forma el Decreto 1597 de 1988⁴, compilado actualmente en el Decreto 1070 de 2015⁵ 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, subraya y negrilla fuera de texto)

En síntesis, conforme a lo establecido en la norma, el Capitán es el máximo responsable por todo lo que ocurra en el desarrollo de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima. Por lo cual, debía cerciorarse del estado en que se encontraba el artefacto naval “EL NEGRO”, máxime cuando tenía conocimiento sobre las condiciones de viento y mar del trayecto a realizar, tal y como se puede evidenciar en su declaración.

Asimismo, es pertinente señalar que el Decreto 804 de 2001⁶, actualmente compilado en el Decreto 1079 de 2015⁷, al definir artefacto naval, dispone lo siguiente:

“Artefacto naval: Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.” (Cursiva fuera de texto)

Con fundamento en la citada disposición normativa, el encontrarse desarrollando una maniobra de remolque-transporte entre el remolcador “CRISFER IVAN” y el artefacto naval “EL NEGRO”, se debe considerar como una misma unidad de transporte. En ese orden de ideas, se estima como único responsable del naufragio del artefacto naval en referencia, al señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, el cual como agente responsable de la

⁴ “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.”

⁵ “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.”

⁶ “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo”

⁷ “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”

actividad peligrosa, al no demostrar que en los hechos motivos de la presente investigación operaron las causales exonerativas de responsabilidad civil antes mencionados.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 12 de noviembre de 2012, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil extracontractual del señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA en condición de Capitán del remolcador "CRISFER IVAN", por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval "EL NEGRO". Razón por la cual, se considera procedente respaldar la posición del *a quo* en ese sentido.

VI. Del avalúo de los daños

En cuanto al presente acápite, este Despacho encuentra que al interior del proceso obra dictamen pericial rendido por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, en el cual se refirió a los daños sufridos y avalúo comercial del siniestro, determinando lo siguiente:

"El artefacto naval EL NEGRO, como consecuencia del siniestro ocurrido el día 12 de noviembre 2012, tuvo los siguientes daños y pérdidas:

- 33.000 galones de gas propano.
- Un cilindro extintor tipo satélite de 150 libras.
- 7 unidades de extintores de 40 libras.
- Un radio teléfono con su antena.
- Una batería 1200 V.
- Dos aros salvavidas.
- 200 metros de cable encaucheteado 3x8.
- Una caja de herramientas.
- 3 chalecos salvavidas.
- Un motor eléctrico trifásico de 7 caballos de fuerza.
- Una motobomba diésel de 3 pulgadas.
- Dos mangueras de 40 metros de longitud, una de 2 pulgadas de diámetro y otra de 1/4.

Se estima el avalúo de los daños y pérdidas ocasionadas por el siniestro ocurrido al artefacto naval EL NEGRO (...) un valor de \$ 136.000.000 mcte."

Así las cosas, el Despacho tomará como avalúo de los daños sufridos por el siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval "EL NEGRO", la suma de CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES DE PESOS M/CTE. (\$ 136.000.000.00) y en consecuencia confirmará el artículo segundo del fallo emitido en primera instancia.

VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Respecto de las violaciones a las normas de marina mercante en las que incurrió el Capitán del remolcador "EL NEGRO", se evidencia la transgresión a las siguientes normas:

- Código de Comercio, artículo 1502:

“(…)”

1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender” (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

- Decreto 1597 de 1988⁸, compilado actualmente en el Decreto 1070 de 2015⁹, artículo 40:

“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, subraya y negrilla fuera de texto)

Es así como el Despacho encuentra administrativamente responsable al señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, en su condición de Capitán del remolcador “CRISFER IVAN”, al no extremar las medidas de seguridad en el desarrollo de la navegación aun cuando tenía conocimiento de las condiciones particulares que podían afectar la seguridad de la maniobra de remolque.

Por tal motivo, se procederá a confirmar el artículo tercero y cuarto del fallo de primera instancia, los cuales disponen la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante, así como de la sanción impuesta.

VIII. De las conclusiones

Conforme a todo lo anteriormente desarrollado, el Despacho puede concluir lo siguiente:

- El siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval “EL NEGRO”, ocurrió con responsabilidad del señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, en condición de Capitán del remolcador “CRISFER IVAN”. De esta manera, se confirma lo dispuesto por el fallador de primera instancia en su artículo primero.

- En cuanto al avalúo de los daños, se tomó como prueba el dictamen pericial rendido por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, el cual los determinó en CIENTO TREINTA Y

⁸ “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.”

⁹ “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.”

SEIS MILLONES DE PESOS m/cte. (\$ 136.000.000.00). En consecuencia, se confirmará el artículo segundo del fallo emitido en primera instancia.

- Por último, en lo que corresponde a la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante, el Despacho corroboró que en efecto se transgredieron diversas disposiciones normativas. Por lo cual, se confirmarán los artículos tercero y cuarto del fallo analizado en consulta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 30 de octubre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor FRANCISCO MARIO CAMACHO USURIAGA, en condición de Capitán del remolcador "CRISFER IVAN", OSCAR FLOREZ VALENCIA, en condición de propietario del remolcador "CRISFER IVAN", WALTER RAMIREZ QUINTERO, en condición de propietario del artefacto naval "EL NEGRO", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

29 MAR 2019



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