

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 JUN 2019  
Referencia: 192017101494  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio- Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 15 de diciembre de 2017, por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-09-0422-T, por los hechos ocurridos el 20 de mayo de 2017, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 25 de mayo de 2017, por el señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CÓRDOBA, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "DOÑA RUTH", la Capitanía de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave cuando se dirigía a las islas del archipiélago de San Bernardo en el sector de isla mangle.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 6 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 15 de diciembre de 2017, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió;

Declarar la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH", el día 08 de enero de 2017. Así mismo, exonera de responsabilidad al señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CÓRDOBA, en su calidad de Capitán y Propietario de la motonave "DOÑA RUTH", por configurar estos hechos como caso fortuito.

4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Coveñas remitió 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, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Coveñas 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, adelantada por el Capitán de Puerto de Coveñas, 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 normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

### **I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado**

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son —sin expresar duda alguna— elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

---

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

De acuerdo al acta de protesta (folio 4), la motonave "DOÑA RUTH", se dirigía a las islas del archipiélago de San Bernardo en el sector de isla mangle, cuando la nave naufragó dejando a sus pasajeros en el agua.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH" de bandera colombiana, ocurrido el día 20 de mayo de 2017, conforme al numeral d) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional- OMI, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *"Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"*, siendo este el objetivo principal del SOLAS.

---

*cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)"*.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: *“Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así”*. (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

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 causal.<sup>2</sup>

Acorde a la anterior, 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 ella<sup>3</sup>.

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 creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor.*
- *El hecho de un tercero.*
- *Culpa de la víctima.*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*“Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc”*(cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>4</sup>.

Según acta de protesta presentada por el señor JOAQUIN EMILIO GALLEGÓ CÓRDOBA, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave “DOÑA RUTH”, se evidencia que la nave

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

salió con destino a las islas del archipiélago de San Bernardo con veinte (20) pasajeros, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa que es la navegación.

### III. Del análisis técnico

En el dictamen rendido por el oficial inspector del Estado de Abanderamiento JUAN FERNANDO CACERES MERCADO, que aparece en los folios 42 al 47 del expediente, se expuso lo siguiente:

#### **"(...) Conclusiones del peritazgo:**

1. *Dado el tiempo transcurrido se acude a las versiones documentadas, las cuales refieren a que cerca de las 10:30 a.m. del día 20 de mayo de 2017, en condiciones climáticas acuerdo al cuadro anexo que se muestra a continuación, reportado por el centro de investigaciones oceanográficas e hidrográficas CIOH y a plena luz del día, se generó una filtración de agua en el interior de la nave, producto del fuerte oleaje generado en el sector que se encontraba, sin transcurrir mucho tiempo, resultó incontrolable produciendo el hundimiento de la nave y quedando a la deriva las personas que ocupaban la embarcación.*
2. **POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO:** *es una cadena de causas que posiblemente se originaron por filtración de agua por la zona de la popa de la nave producto del fuerte oleaje en el archipiélago de San Bernardo, el cual es una vulnerabilidad para este tipo de casco con poco puntual (altura de la lancha); al parecer, la insuficiencia del sistema de achique para evacuar el agua de mar que se filtraba, fue complicando la maniobra, aunado al hecho de que las baterías se encuentran casi a "ras" de la cubierta de la nave y rápidamente las puso en corto el agua de mar que poco a poco subía el nivel dentro de la nave, afectando no solo el sistema de achique, sino el equipo de comunicaciones, luces de navegación, los startes o sistemas de ignición de los motores y todo lo que requiere energía eléctrica para su funcionamiento.*
3. **ESTADO GENERAL DEL CASCO:** *a pesar de que naufragó algunas horas, en términos generales se observa en buen estado, presenta algunas fisuras en la zona centro de la cubierta y confirmando con el diagnóstico que expidió Tolú, "la estructura del bote se conserva en estado normal". (Cursiva fuera del texto)*

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH", se originó debido a una cadena de causas, tales como la filtración de agua por la zona de la popa de la nave producto del fuerte oleaje en el archipiélago de San Bernardo, y la insuficiencia del sistema de achique para evacuar el agua de mar que se filtró en la motonave.

### IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "DOÑA RUTH", el señor JOAQUIN EMILIO GALLEGOS CORDOBA, en declaración rendida en

audiencia pública el día 14 de junio de 2017 (folio 24), en la Capitanía de Puerto de Coveñas, afirmó lo siguiente:

*"(...) La lancha fue despachada con 20 pasajeros y 02 tripulantes, que están en la lista que recibió el señor inspector de turbo que recibió la lancha. Salimos después de tener la autorización de la torre de control, con un tiempo normal, antes de llegar al boquerón me estaban esperando la lancha NIÑA ELIZABETH y PERLA NEGRA allí me hicieron señas que siguiéramos y seguimos hacia Isla Palma. En Isla Palma me estaban esperando las mismas 2 lanchas. El capitán de la PERLA NEGRA me dijo que esperaríamos, porque el capitán de la NIÑA ELIZABETH, estaba solicitando permiso para bajar los pasajeros un rato mientras pasaba el mal tiempo. Al ratico nos dicen que continuáramos porque el permiso había sido negado y continuamos. A la altura de Mangle, el contraste fuerte, nos entró agua por la popa, en ese momento dijo una dama, me pasó corriente en los pies; entonces el motor del lado de estribor se apagó" (cursiva y subraya fuera del texto).*

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

*"(...) Pero el oleaje estaba fuerte y eso fue en segundos que la lancha se llenó de agua. Cuando la lancha se fue hundiendo de popa, fue muy lento, yo cogí el cabo de proa y cerré los pasajeros; el compañero cogió el cabo de popa e hizo la misma operación con 4 que quedaron hacia atrás. Cuando ya teníamos asegurado a la lancha, para que la corriente no se los llevara, cogimos los cojines para que se apoyaran, mientras esto llegaron los botecitos de los pescadores de Isla Palma y nos ayudaron a recoger a todas las personas; los trasladamos a Isla Palma" (cursiva y subraya fuera del texto).*

Ulteriormente aseveró el Capitán que:

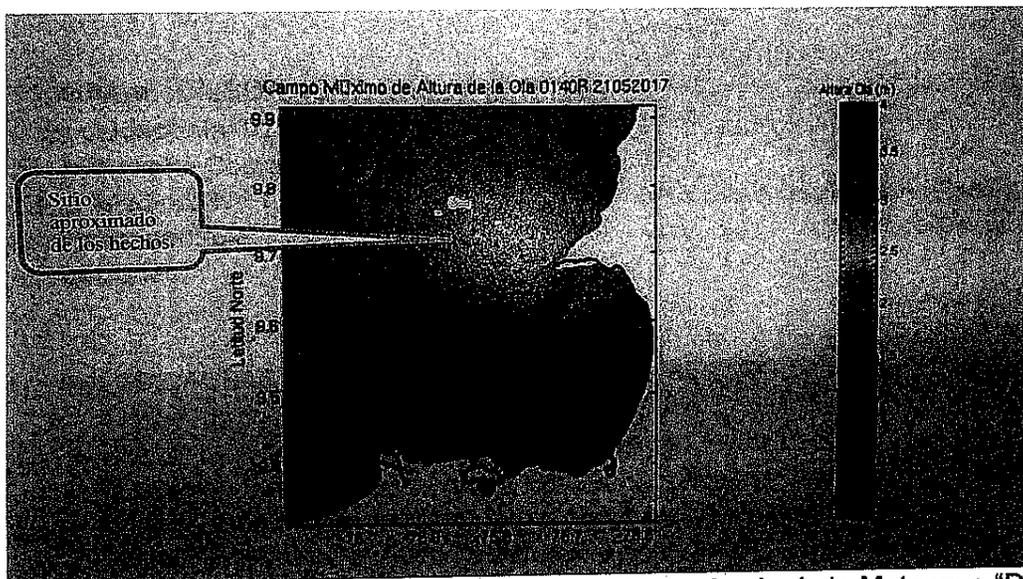
*"(...) Tome la decisión de devolverme a Isla Palma, pero las condiciones eran extremas que no me dio tiempo de girar la lancha. Inicialmente la bomba de achique que venía funcionando bien se llenó demasiada de agua y ni nos dio tiempo de girar la lancha porque el agua entraba y entraba una ola sobre la otra" (cursiva y subraya fuera del texto).*

Respecto de los motivos por los cuales la motonave "DOÑA RUTH" comenzó a naufragar, manifestó lo siguiente:

*"(...) El estado de tiempo extremo y que a eso se le sumo que al mojarse la batería se apagó uno de los motores" (cursiva y subraya fuera del texto).*

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave "DOÑA RUTH", para concluir de manera clara e inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo, así como, las condiciones meteomarinas que sobrevinieron al momento de efectuar la actividad de navegación.

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a las condiciones meteomarinas, este Despacho se permite citar la imagen del pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de fecha 21 de mayo de 2017, en la que se ilustra la altura de las olas y el sitio aproximado de los hechos.



Fuente: Informe Técnico-Siniestro Marítimo de Naufragio de la Motonave "DOÑA RUTH" (folio 43)

De acuerdo al informe técnico, las condiciones meteorológicas y oceanográficas del día de los hechos eran las siguientes;

*"(...) Área Costera: cielo cubierto. Lluvias ligeras en la tarde a fuertes en la noche. Temperatura ambiente oscilara entre 27°C y 33°C. Viento de dirección sur en horas de la mañana, cambiando a oeste en horas de la tarde con velocidad de 2 a 7 nudos.*

*Área Marítima: Viento predominante de dirección oeste-suroeste con velocidad de 2 a 13 nudos. Altura de oleaje oscilara entre 0.5 y 1.0 metros" (cursiva fuera del texto).*

Por consiguiente, este Despacho concluye que las condiciones oceanoatmosféricas para el día 20 de mayo de 2017, eran adversas, toda vez que había un fuerte oleaje.<sup>5</sup>

Por otro parte en cuanto al ámbito documental, la motonave "DOÑA RUTH", el día de la ocurrencia del siniestro, tenía la autorización de zarpe expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas, según el informe presentado por el Inspector de naves CARLOS ARGEL ESCOBAR (folio 10), cumpliendo a cabalidad con lo establecido en el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Es menester, traer a colación lo establecido en la Resolución 0520 de 1999 sobre la documentación requerida para una motonave de matrícula colombiana, señalado en el artículo 3;

*" Documentos pertinentes: Entiéndase como el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o*

<sup>5</sup> Fallo siniestro marítimo- Consulta 15012015009 motonave "SPENCE"-  
<https://www.dimar.mil.co/Normatividad/Fallos-siniestros-mar%C3%ADtimos/Naufregio>

*admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida. Este tipo de documentos, varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.*

*Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:*

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.*
- d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.*
- e. Certificado de matrícula, o en su defecto, el pasavante.*
- f. Certificado de registro de motor.*
- g. Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (cursiva fuera del texto).*

Expuesto lo anterior y vistas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho corrobora que la motonave "DOÑA RUTH", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad durante el acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte de pasajeros, el día del siniestro, tal como se evidencia en el certificado de seguridad para buques de pasaje con arqueo bruto menor o igual a 150 (folio 34).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas en audiencia pública, sobre la ocurrencia del siniestro marítimo, para evidenciar que el Capitán tomo todas las medidas necesarias para conjurar el siniestro que se presentaba, proteger los pasajeros que transportaba, su tripulación y la motonave.

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

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

1. El hecho generador del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH", se configuró por un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del mismo, debido a que las condiciones meteomarinas no se registraban en el pronóstico de condiciones meteorológicas y oceanográficas del día de los hechos.
2. La motonave "DOÑA RUTH", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte de pasajeros, el día del siniestro.
3. El Capitán JOAQUIN EMILIO GALLEGO CÓRDOBA, realizó todas las acciones pertinentes para salvaguardar la vida de sus pasajeros y tripulación.

49

4. En el presente caso, el señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CÓRDOBA, en su condición de Capitán de la motonave "DOÑA RUTH", logró demostrar que el naufragio sucedió por un evento ajeno a su voluntad, se presentó como consecuencia de las condiciones oceanoatmosfericas adversas que se presentaron de repente en la travesía hacia las islas del archipiélago San Bernardo, y por la entrada de agua en los costados de la nave produciéndose con esto que la motonave se apopara y se hundiera.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró el elemento de caso fortuito y fuerza mayor previsto para la exoneración de la responsabilidad del Capitán, el señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CÓRDOBA con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "DOÑA RUTH", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Coveñas.

#### **VI. Del avalúo de los daños**

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no existe prueba que permita evaluar los mismos generados por el siniestro marítimo, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención de las partes interesadas tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Coveñas no advirtió infracción alguna a las normas de marina mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Determinación tal que este despacho acoge en su integridad, al no observar violación alguna por parte del Capitán y Propietario de la motonave "DOÑA RUTH", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de los pasajeros que transportaba, de la tripulación y la motonave.

#### **VIII. De las conclusiones**

Finalmente, se concluye que en el presente siniestro marítimo de naufragio, la conducta del Capitán de la motonave "DOÑA RUTH" no tuvo que ver con su incidencia, sino que se produjo por un evento impropio a su voluntad, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del accidente por las condiciones meteorológicas adversas del día de los hechos.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 20 de mayo de 2017, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CORDOBA, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "DOÑA RUTH" de bandera Colombiana, identificada con

la matrícula No CP-09-0422-T, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando la totalidad de los artículos del fallo de primera instancia del 15 de diciembre de 2017 proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de primera instancia proferido el día 15 de diciembre de 2017 por el Capitán de Puerto de Coveñas, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al señor JOAQUIN EMILIO GALLEGO CORDOBA, en calidad de Capitán de la motonave "DOÑA RUTH"; 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 Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- REQUERIR** al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

11 JUN 2019



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