

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 27 MAY 2019

Referencia: 24012015003  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Arribada Forzosa -  
Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia emitido el día 07 de mayo de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "FLECAR I" de bandera de Venezuela, con matrícula número AMMT-2418, por los hechos ocurridos el día 18 de agosto de 2015, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta, presentada por el Teniente de Corbeta FELIPE ARTURO VICTORIA MAÑOSCA, comandante URR BP-7291 Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, tuvo conocimiento del siniestro de arribada forzosa ocurrido el día 18 de agosto del 2015.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 21 de agosto de 2015, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "FLECAR I", 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 07 de mayo de 2018, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"Declarar legítima la arribada forzosa de la motonave "FLECAR I" de bandera de República Bolivariana de Venezuela a Bahía Portete el día 18 de agosto de 2015, al mando del Capitán TOMAS REDONDO PUSHAINA (...)" (Cursiva fuera de texto).*

*"Declarar no responsable por el arribo forzoso al Capitán, al Maquinista, a la Tripulación y al Armador de la motonave "FLECAR I" (...)" (Cursiva fuera de texto).*

4. Al no haberse interpuesto el recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo, este Despacho entrará a revisar en vía de consulta la decisión de primera instancia, emitida el 07 de mayo de 2018, conforme a lo establecido en 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 del territorio marítimo 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

### **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 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.

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;*

---

<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: *“Depurar 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 cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.*

- 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)

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra que el siniestro marítimo que se investiga es de arribada forzosa de la motonave "FLECAR I" de bandera de Venezuela, ocurrido el día 18 de agosto de 2015, en virtud del numeral e) 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, 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 (Cursiva fuera de texto).

La referida convención -en su objeto principal- expuso que: "*Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles 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) (Cursiva fuera de texto).

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.

La jurisprudencia determina que, por regla general en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo a que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

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>2</sup>.

### **III. Del análisis Técnico**

De la inspección realizada a la motonave "FLECAR I", presentado por el señor Perito Marítimo en Maquinaria Naval ALFREDO ORCASITAS CUERVELO que figura del folio 26 al 35 del expediente se extrae lo siguiente:

#### **• Circunstancias en las cuales ocurrió el daño.**

*"(...) El maquinista señor Alberto Ramón Estería observa un incremento en la temperatura en la tubería de salida de agua de refrigeración de cilindros del motor principal por encima de la temperatura de operación de 70°C, hasta alcanzar los 75°C., se produce rotura de la manguera de la línea de salida de agua de refrigeración de cilindros que va al tanque de compensación"* (Cursiva y subraya fuera de texto).

---

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

- **Descripción de los daños**

*"El motor principal no sufrió ningún daño. Solamente se encontró rota la manguera del sistema de refrigeración de cilindros que va al tanque de compensación. Se procedió al lavado de todo el sistema de agua de refrigeración con agua dulce para eliminar toda posible contaminación con agua salda, producto de haberla usado para superar la emergencia"* (cursiva fuera de texto).

*"Como la más posible causa del daño está en el descenso de la altura de presión estática de refrigeración de los cilindros por haberse vaciado el deposito se expansión, lo que ocasiona que oscile la presión del agua de refrigeración de los cilindros"* (cursiva fuera de texto).

**"(...) Conclusiones del Peritazgo:**

*"(...) encontró que las condiciones de estanqueidad del sistema de refrigeración de agua de cilindros es buena y no se encontró ninguna fuga y el motor principal opera normalmente. Por lo cual me permito conceptuar que las causas que ocasionaron la arribada forzosa fueron superadas y el sistema de propulsión de la embarcación opera bajo rangos normales de funcionamiento"* (Cursiva fuera de texto).

Según informe presentado por el Perito Naval LUIS FERNANDO GONZALÉZ SÁNCHEZ, se extrae lo siguiente:

*"(...) Que en la costa Pacífica Colombiana nos e cuenta con el sistema NAVTEX (sistema de transmisión de información meteorológica y de seguridad a la navegación), que hubiera permitido contar con una información oportuna de los cambios de las condiciones meteomarinas del área de tránsito"* (cursiva fuera de texto).

*"(...) Que cuando cambiaron drásticamente las condiciones las condiciones meteomarinas a las 0230 horas del día sábado 29 de abril/17, teniendo olas con alturas de 2.5 a 4 metros, no permitió maniobrar para retornar a puerto, pues se pudo comprometer la seguridad de la motonave "DON TEODOSIO", lo que terminó en el volcamiento de la plataforma flotante que se remolcaba"* (cursiva fuera de texto).

*"(...) El siniestro marítimo ocurrido durante la actividad de remolque de la plataforma flotante que realizaba la motonave "DON TEODOSIO", el día 29 de abril de 2017, se dio como consecuencia del cambio drástico de las condiciones de mar, que no pudieron ser previstas a bordo, por la falta de recursos para tal fin, por lo que puede llegar a considerarse un evento que no pudo ser previsto, no pudo ser evitado"* (cursiva y subraya fuera de texto).

De acuerdo a los peritajes que obran en el expediente es pertinente decir que la conducta asumida por parte del Capitán del Remolcador "DON TEODOSIO", fue acertada, pues actuó de manera inmediata y tomó acciones que permitieron salvaguardar la vida de la tripulación y la nave.

Así las cosas, no cabe duda que se presentó una falla en la motonave pero que esta fue sobrellevada de la mejor manera posible, evitando así una situación más grave de la que se presentó.

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

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:

De la ocurrencia del siniestro marítimo, en audiencia pública de fecha 31 de agosto del 2015, el Capitán de la Nave, Sr. TOMAS SEGUNDO REDONDO PUSHAINA, afirmó lo siguiente:

*"(...) Salimos de aquí, el 17 de agosto, navegamos todo el día, y parte de la noche, y el accidente ocurrió aproximadamente a la 1 de la mañana, cuando el maquinista avisó que había ocurrido algo en cuarto de máquinas, apago el motor, y bueno hgñ{} que esperar dos horas y ver que paso, se enfrió el motor, chequeamos, que era la manguera, de enfriamiento de agua, y reviso el motor, prendió, todo en orden pero no teníamos el repuesto, pregunte si había repuesto, a lo que me contesto que no, por lo cual le dije que íbamos a ver que hacíamos, le dije agua dulce hay pero no nos va alcanzar para esto, por cual utilizamos el agua salada, ya que una vez tuve experiencia similar y realice la misma operación, se le aviso al señor armador, para que hablara con la agencia, a ver qué decisión tomaban ellos. Yo le dije que para Aruba no podíamos seguir en ese estado, y nos regresamos poco a poco (...)"*  
(Cursiva y subraya fuera de texto).

En cuanto a la pregunta que se le hizo que cuando fue la última vez que le hicieron mantenimiento a la motonave y cuales fueron, contestó:

*"Cada viaje se le hace su mantenimiento normal, cambio de aceite, sus filtros y calibrar inyectores"* (Cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta que se le hizo, cuándo fue la última vez que se le hizo manteniendo al motor, contestó:

*"Se realiza todos los viajes"*. (Cursiva fuera de texto).

Respecto a quién tomó la decisión de retornar al Puerto de Puerto Nuevo, dijo:

*"El maquinista me informo sobre el daño, como Capitán del barco, en otra nave, hace como dos años tuve un problema parecido a ese y ya tengo experiencia en lo que tenía que hacer y en el estado que estaba el motor del flecar I, no podía seguir para Aruba, por motivos de brisas y corrientes, pues ya tengo muchos años navegando en esta área, y le dije al maquinista, y le reporte al armador lo que iba a hacer, que era mejor regresar que seguir hasta Aruba, y ellos me contestaron que ok (...)"* (Cursiva fuera de texto).

Respecto en que momento y a quién informo de la avería, dijo:

*"Le informe como a las 7:00am, me dijo, ok, que era más fácil bajar hacia Puerto Nuevo que subir hasta Aruba, por lo que me dijo que sí, que era mejor (...)"* (Cursiva fuera de texto).

Cuando se le pidió, de que explicara por qué decía que habían retornado por sus propios medios, indicó:

*"Porque el motor estaba en buen estado, porque cuando el motor no está en condiciones uno entra remolcado, y auxiliado pero gracias a Dios todo estaba en orden"* (Cursiva fuera de texto).

En cuanto a la pregunta, de qué verificación pre zarpe se le realiza a la motonave, dijo:

*"Verificamos todo, como está la embarcación, motor, aceite, alimentos, zarpe, si todo está al día y a veces nos comunicamos a guardacostas, dependiente como este el estado del tiempo, y los vientos (...)"* (Cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor ALBERTO RAMON ESTERIA, en calidad de Maquinista de la motonave "FLECAR I", respecto a los hechos, dijo:

*"Íbamos navegando hacia la isla de Aruba, cuando de pronto, el asistente me dice que, se reventó una manguera y procedo a verificar y me encuentro que con que la manguera de enfriamiento estaba dañada y había que rebajar la máquina, para verificar cual era el daño, y vi que la temperatura estaba subiendo, y procedí a minorar la marcha y verificar los daños que podía ocasionarme la elevada de temperatura (...)"* (Cursiva fuera de texto).

Respecto, a la pregunta de qué medidas tomó al momento de la novedad, informó:



*"Notificarle al Capitán, que teníamos que arribar a puerto, me pregunta causa, ya que la maquina tiene un desperfecto y no podemos luchar contra la corriente, por lo cual hay que devolvernos que era lo mas lógico"* (Cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta, que tipo de verificación pre zarpe se le realiza al motor de la nave, dijo:

*"Verificamos primeramente si hay tuberías dañadas, para proceder a cambiarlas, que el aceite este en buen estado de lubricación y que el combustible pase directamente por todas sus tuberías"* (Cursiva fuera de texto).

Respecto a la pregunta, quién decidió retornar a Puerto Bolívar, dijo:

*"Yo, notificando al Capitán que al sitio donde íbamos a ir, forzaríamos la maquina por lo cual le notifique"* (Cursiva fuera de texto).

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán y el Maquinista de la motonave "FLECAR I", este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán.

En el caso en concreto, basta analizar los elementos materiales probatorios que dan cuenta de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro fue que se rompió la manguera del sistema de refrigeración de cilindros que va al tanque de compensación, situación que se salía de las manos del Capitán y del Maquinista de la motonave debido a una fuerza mayor, pues ningún ser humano está exento de que se le presenten situaciones que alteren el normal desarrollo de las actividades que realiza. En este caso en particular, el Maquinista de la motonave, hizo la respectiva revisión, e intento subsanar el daño en el momento para ver si se podía continuar con la navegación rumbo a la isla de Aruba, pero no fue posible, originando así el siniestro en estudio. El Despacho precisa que (de acuerdo al informe pericial rendido y las declaraciones que reposan en el expediente) está claro que el siniestro se originó por una falla mecánica que nada tiene que ver con el actuar de las personas que iban en la motonave.

La conducta del Capitán y del Maquinista de la motonave "FLECAR I" no es la que determinó el accidente, pues este tipo de eventos ocurren en cualquier momento, es así que el Maquinista de la motonave ejecutó labores para superar el riesgo existente y que los resultados de la travesía no fueran más graves. Así mismo, la conducta del Capitán fue acertada al momento de seguir las instrucciones impartidas por el

maquinista, que en el uso de sus conocimientos y facultades tomó la mejor decisión para proteger la vida de la tripulación y mantener en las mejores condiciones la motonave. Nótese que en virtud de los artículos 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección de la nave

Se presentó una situación de peligro pero no fue por descuido del Capitán ni por falta de supervisión del maquinista, ya que estos habían cumplido con sus respectivas responsabilidades al hacer las revisiones y mantenimientos a la motonave. No obstante, se presentó un hecho que alteró el funcionamiento de la misma obligándolos a retornar al puerto del que habían salido un día antes.

Si bien es cierto que la navegación marítima se considera como una actividad peligrosa y que se le atribuye la culpa a quienes la ejercen, también lo es que en ocasiones con miras a exonerarse de responsabilidad es posible que se pueda llegar a demostrar una causa extraña que rompa el nexo causal.

Respecto al actuar del Capitán y del Maquinista de la nave, merece especial comentario para este fallador que estos buscaron los medios para salvar su vida y resolver el incidente de una manera rápida y efectiva, evitando que el siniestro fuera más grave y afectara la nave y la tripulación de una forma más trágica de la que tuvieron que vivir a casusa del mismo.

La seguridad de las personas y el servicio de la nave son responsabilidad del Capitán, pues es él quien ostenta el gobierno y la dirección de la misma. En este caso la actitud del Capitán y del Maquinista fue acertada, pues la nave empezó a fallar por circunstancias mecánicas ajenas a la tripulación, por lo tanto se evidenció un arribo legítimo a puerto y la situación fue manejada de una manera positiva.

En este caso, se tiene que la Motonave "FLECAR I", estaba realizando la navegación y se tenía la certeza de las buenas condiciones de la motonave, debido al manteniendo que le habían realizado y a la inspección que se le hizo antes de zarpar de Puerto Bolívar.

Lo anterior se encontró probado con la versión rendida por el Capitán y el Maquinista de la motonave quienes indicaron que a la motonave se le había realizado el mantenimiento de rigor.

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

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

El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue el rompimiento de la manguera del sistema de refrigeración de cilindros que va al tanque de compensación, lo cual no fue una situación que dependía del Capitán ni el Maquinista. Pues la motonave según las inspecciones realizadas se encontraba apta para navegar. Es claro que la causa determinante del siniestro radica en lo mencionado anteriormente. Así mismo, se observa que tanto Capitán como Maquinista tomaron las medidas necesarias para que el siniestro no resultara más grave.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuran los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la decisión determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

#### **VI. Del avalúo de los daños ocasionados.**

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

Así las cosas y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, 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**

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

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

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante un hecho de caso fortuito o fuerza mayor que generó el mismo, y que la reacción del Capitán y del Maquinista frente al siniestro fue acertada, pues reaccionó a tiempo tomando las medidas necesarias y a las que dadas las circunstancias tenía al alcance de su mano.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 18 de agosto de 2015, está probatoriamente fundamentada la arribada forzosa legítima por parte del señor TOMAS REDONDO PUSHAINA, en su condición de Capitán, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 07 de mayo de 2018, por el señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la expuesto en la parte considerativa de éste proveído.

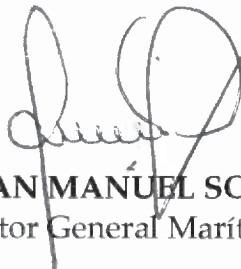
**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido de la presente decisión al señor TOMAS REDONDO PUSHAINA, en calidad de Capitán de la motonave "FLECAR I" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 4º.- REMITIR** el exédiente al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia en 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,

27 MAY 2019



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