

**EDICTO**

NOTIFICADOS: Sra. **MARLENE GUEVARA** propietaria MN KAROL TATIANA  
**DEMÁS PARTES INTERESADAS**

EXPEDIENTE No. **11012019004**

PROVIDENCIA DE PRIMERA INSTANCIA CP1-OFJUR DE FECHA 23 JULIO DE 2020

POR MEDIO DEL CUAL EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA FALLA EN PRIMERA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA, MATRÍCULA CP-01-2660-B.

El Capitán de Puerto de Buenaventura,

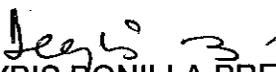
**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Declarar responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, ocurrido el cuatro (04) de julio de dos mil diecinueve (2019), al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de Capitán de la citada nave, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia. **ARTÍCULO SEGUNDO:** Declarar solidariamente responsable por el siniestro marítimo de abordaje de la nave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, ocurrido el cuatro (04) de julio de dos mil diecinueve (2019), a la señora Marlene Guevara, identificada con la cédula de ciudadanía No. 36.920.031, en calidad de armador de la citada nave, por la culpa del capitán, de conformidad con lo establecido en el código de comercio, artículo 1478, numeral 2 y artículo 1479. **ARTÍCULO TERCERO:** Abstenerse de pronunciarse con respecto al Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo – Naufragio de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo. **ARTÍCULO CUARTO:** Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de capitán de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495 y 1501, numeral 3 y el Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído. **ARTÍCULO QUINTO:** Imponer a título de sanción al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de capitán de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que asciende a un valor de Ocho Millones Setecientos Setenta y Ocho Mil Treinta Pesos moneda legal Colombiana (\$ 8.778.030,00), equivalentes a 246,525 Unidades de Valor Tributario Vigente (UVT), pagaderos en forma solidaria con la señora Marlene Guevara, identificada con cédula de ciudadanía 36.920.031, en calidad de propietaria de la motonave citada, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, una vez quede ejecutoriado el presente proveído, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique. **ARTÍCULO SEXTO:** Ordenar la cancelación de la matrícula de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, por las razones anotadas en la parte motiva de este proveído. **ARTÍCULO SÉPTIMO:** No condenar en costas, ni en agencias en derecho. **ARTÍCULO OCTAVO:** Aceptar la renuncia de poder presentada por la abogada Gloria Hurtado Langer, apoderada de los señores AMU BASILIO y Marlene Guevara. **ARTÍCULO NOVENO:** Notificar personalmente el contenido del presente fallo a los señores AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954, Marlene Guevara, identificada con cédula de ciudadanía 36.920.031, Apolinar Torres Quintero, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.268, María Yazmín Arroyo Triviño, identificada con la cédula de ciudadanía No. 66.746.924, Abogada Gloria Hurtado Langer, identificada con la

cédula de ciudadanía No. 31166484, Diego Andrés Figueroa Salcedo, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.144.168.581, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el decreto ley 2324 de 1984, artículo 46. **ARTÍCULO DÉCIMO:** Contra la presente, proceden los recursos de reposición y apelación de los cuales se podrá hacer uso dentro de los cinco días siguientes a la notificación del presente fallo, o a la desfijación del edicto. NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE (FDO) Capitán de Navío ANDRES ALBERTO APONTE NOGUERA Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija en la mañana de hoy tres (03) de septiembre de dos mil veinte (2020) siendo las 08:00 horas en lugar público de la Secretaría el presente EDICTO, el cual permanecerá fijado por el término de cinco (05) días hábiles.

  
TS LEYBIS BONILLA PRECIADO  
Secretaria Sustanciadora

---

Se desfija en la tarde de hoy \_\_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de dos mil veinte (2020), siendo las 18:00 horas el presente EDICTO, el cual permaneció fijado por el término de ley, en un lugar público de la Secretaría.

TS LEYBIS BONILLAPRECIADO  
Secretaria Sustanciadora

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA**

Buenaventura D.E., 23 JUL 2020

Entra el despacho a proferir fallo de primera instancia dentro de la investigación de carácter jurisdiccional adelantada con ocasión del siniestro marítimo de naufragio de la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B, acorde a lo establecido en el decreto ley 2324 de 1984, artículo 26, literal a, hechos presentados el día 04 de julio de 2019.

**EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA**  
En uso de las facultades legales conferidas en el decreto ley 2324 de 1984 y,

**CONSIDERANDO**

El decreto ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27 dispone que es función y atribución de la Dirección General Marítima, adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de marina mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima, y por violación a otras normas que regulan las actividades marítima e imponer las sanciones correspondientes.

El artículo 26 ibídem contempla como 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.

**DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN**

Este despacho tuvo conocimiento que el día 04 de julio de 2019 se produjo el naufragio de la nave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B, la cual había obtenido zarpe el mismo 04 de julio de 2019 con destino a Aruzi-Nuqui-Buenaventura, al mando del señor Basilio Amu.

Que mediante auto de fecha 05 de julio de 2019, este despacho ordenó la apertura de la investigación de carácter jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de naufragio de la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 16 de julio de 2019, el señor Amu Basilio capitán de la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

(...) PREGUNTADO Sírvase hacer un relato claro y preciso de los hechos ocurridos  
CONTESTÓ Nosotros salimos el día 4 de julio a las 19 horas, llegamos a agua dulce y guardacostas nos hizo la inspección de rutina, salimos normalmente presentando el mal tiempo a la altura de la boya que va acceso a bahía Málaga, se nos vino una ola de costado, por la izquierda, el buque pierde estabilidad y no resiste la segunda ola, ya no tuvimos tiempo de nada porque eso fue en cuestiones de segundo. Luego tratamos de soltar los botes pero no pudimos porque el tiempo no alcanzó. Nos tiramos al agua y nos agarramos de los icopores para auxiliar al resto del personal... (...) PREGUNTADO: Sírvase informar de donde y a qué horas zarpó la motonave "KAROL TATIANA" el pasado 04 de julio de 2019, con cuántos pasajeros, en qué

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

consistía la carga que llevaba y en qué cantidad, peso y forma de estiba. CONTESTÓ: Zarpó el 04 de julio a las 1900 horas, un total de 22 personas, incluidos la tripulación, se llevaba madera, víveres y cemento, la carga estaba asegurada con unos lazos, la carga que no cupo abajo quedó arriba en los costados. Un peso de 53 toneladas... PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho cómo estaba distribuida la carga, en qué parte de la nave iba la carga CONTESTÓ La carga iba en bodega y cubierta. El buque no tiene compartimiento arriba, la carga va en cubierta. Lo que eran víveres iba arriba en cubierta. Abajo iba el cemento, arroz, la madera iba parte en la bodega del buque y la que no cupo iba arriba en cubierta. No sabría decir la cantidad de madera que iba en cubierta y en bodega, la mayoría de la madera estaba en bodega y la que no cupo se dejó en cubierta. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho al momento del naufragio donde estaba cada uno de los miembros de la tripulación CONTESTÓ. El maquinista iba de guardia y los otros tres iban descansando. Al momento del naufragio estaba yo en el timón y el maquinista en máquinas. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si la motonave Karol Tatiana presentó alguna falla antes de presentarse el siniestro CONTESTÓ Todo iba bien, los motores iban bien y todo bien. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho cómo eran las condiciones meteorológicas al momento en que se produjo el naufragio de la nave CONTESTÓ. Estaban pesadas, mucha lluvia, se fueron levantando los vientos. Desde la bocana ya se estaba poniendo en esas condiciones. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho en qué posición se encontraba cuando se produjo el naufragio de la nave CONTESTÓ: En ese momento no hubo tiempo de ver coordenadas, eso fue al frente de Málaga, entre boya 1 y 2. (...). PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si en el accidente hubo pérdida de vidas humanas o lesionados. CONTESTÓ Hubo pérdidas de vidas humanas, cuatro tripulantes y un pasajero. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho actualmente en qué posición se encuentra la motonave Karol Tatiana e indique cuál es su estado CONTESTÓ No sabemos exactamente en qué posición está. Porque el buque cuando se va a pique no queda ahí mismo.

Por otro lado, el señor Apolinar Torres Quintero, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.268 de Buenaventura, en calidad de representante empresa a la cual está afiliada la nave KAROL TATIANA, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si la motonave "Karol Tatiana" se encuentra afiliada a la empresa que usted representa CONTESTÓ: Sí, desde hace como unos seis meses. (...) PREGUNTADO Sírvase hacer un relato claro y preciso de los hechos ocurridos en relación con el naufragio de la nave KAROL TATIANA CONTESTÓ Yo no me encontraba en la ciudad cuando todo esto ocurrió. Me doy cuenta por el noticiero y por mi asistente que me llamó a decirme que había habido un naufragio y vine a ver lo que sucedía. Ayer mi asistente me dijo que por lo del naufragio nos tocaba venir a esta diligencia y aquí estoy, no tengo más información. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho qué instrucciones emitió o que acciones tomó la empresa una vez se enteró de lo sucedido CONTESTÓ Supe que se habían ahogado unas personas, que el barco había naufragado y desde ese momento estamos tratando de comparecer ante ustedes para aclarar los hechos, como fueron los hechos y en qué circunstancias sucedieron. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho por qué en la lista de pasajeros no se registró la totalidad de pasajeros que iban a bordo de la nave KAROL TATIANA el día 4 de julio de 2019 CONTESTÓ Lo desconozco. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si la empresa ha recibido reclamaciones ante lo sucedido. CONTESTÓ No.

Por su parte la señora María Yasmín Arroyo Triviño, identificada con la cédula de ciudadanía No. 66.746.924 de Buenaventura, en calidad de representante agencia marítima Yasmín Arroyo, agente marítimo de la nave Karol Tatiana, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

(...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho desde cuando se desempeña como agente marítimo de la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B y por quien fue nominado como agente marítimo CONTESTÓ: Desde hace como unos 3 años, ... PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho cuándo y por qué medio se enteró usted de lo ocurrido con la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B CONTESTÓ Yo estaba por fuera de la ciudad y me enteré por televisión y también me llamó Marinela Iturri, que es la administradora de la agencia y me contó que la nave había salido el 4 de julio y que por ahí a

CÓNTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

las 9 de la noche se había hundido, hasta ese día supe de un muerto ya después que eran 4 muertos. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho qué acciones ha desarrollado la agencia posterior al siniestro ocurrido a la nave KAROL TATIANA CONTESTÓ Procedimos a la capitania a informar lo sucedido para que se tomaran las acciones correspondientes en el lugar del accidente. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho qué labores se han realizado para el reflote de la nave y señalización del lugar en donde ocurrió el siniestro. CONTESTÓ: No sé.

El señor Wiston De La Cruz, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.712 de Buenaventura, en la calidad de capitán de la motonave El Transportador, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

"PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si se encontraba a bordo de la motonave El Transportador el día 04 de julio de 2019. CONTESTÓ Sí. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho cómo se entera usted que la motonave KAROL TATIANA se encontraba en emergencia CONTESTÓ Nosotros salimos el 5 de julio a las 5 de la mañana, nos reportamos a Guardacostas y nos dijeron que pasáramos a agua dulce para inspección, de allí llamé que estaba allí y nos dijeron que pasáramos a la bocana porque la lancha estaba en una emergencia, cuando llegamos a la bocana, serían las seis y veinte de la mañana, cuando llamé y me dijeron que no podían hacer la inspección porque había naufragado la motonave KAROL TATIANA, que estuviera pendiente y si veía algo que les avisara. Navegamos como media hora y al llegar allí estaba la lancha de guardacostas y una lancha particular y la de pilotos que estaba al lado de las boyas, seguí mi recorrido y como a los 10 minutos encontré a los primeros naufragos, los recogimos, llamé a guardacostas para que enviara la lancha que estaba al lado de tierra, llegaron y le entregamos a cinco personas, cuatro adultos y una menor. Continué mi recorrido y aproximadamente a los 20 minutos encontramos un cuerpo, se llamó a guardacostas para que viniera la lancha de nuevo; la lancha llegó se entregó el cuerpo y seguimos la ruta hacia Bahía Solano. Cuando íbamos saliendo llegó una lancha de la Armada que iba a apoyar en la búsqueda. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho en qué posición encontró las personas CONTESTÓ Las 5 personas las encontré cuando estábamos al frente de Maguipi y el cuerpo como a unos cien metros. No anoté posiciones porque el mar estaba muy picado. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si las personas que encontró tenían chalecos salvavidas puestos CONTESTÓ No. Estaban agarrados de unas neveras de icopor y la niña la tenían en el centro de ellos (...).

El señor Telmo Portocarrero, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.506.687 de Buenaventura, en la calidad de administrador de la motonave KAROL TATIANA, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

"PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho qué relación tiene usted con la motonave "KAROL TATIANA". CONTESTÓ: Soy el yerno de la propietaria y encargado de cuando la nave va a zarpar. (...) PREGUNTADO: Diga al despacho si usted sabe cuánta carga iba a bordo de la motonave "KAROL TATIANA", qué clase y cómo estaba distribuida. CONTESTÓ: La carga siempre se distribuye entre bodega y cubierta, no se cuanta carga iba, no sé el peso. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho quien se encargó del control del embarque de carga y pasajeros para el zarpe del 4 de julio de 2019 en la motonave KAROL TATIANA CONTESTÓ Todos, mi señora, yo y los muchachos que nos colaboran que son de la cuadrilla de cargue. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho qué tipo de controles se tiene implementado para el embarque de carga y pasajeros CONTESTÓ Lo normal, eso directamente no hay un control porque como puede caer un día carga y otro no, sale con la carga que haya. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si usted sabe cuántos días duró el cargue de la motonave KAROL TATIANA para el zarpe del 4 de julio de 2019 CONTESTÓ Eso fue en un solo día, el jueves el mismo 4 de julio de 2019. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si usted observó que ese día se cargara madera, en caso afirmativo puede precisar como hicieron la estiba y trinca de la misma CONTESTÓ Mientras yo estuve allí no se hizo el cargue de madera. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho para el zarpe del 4 de julio de 2019 de la nave KAROL TATIANA sabe usted quien recibió la carga y las facturas de la carga que iba a bordo CONTESTÓ La carga se recibe por mi persona y mi señora, quien esté allí

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

cuando llega la carga, la factura la recibe un ayudante que tenemos y luego cuando se va a sacar el zarpe se lleva a la agencia. (...).

El señor **Diego Fernández Restrepo**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.402.571 de Bogotá, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

“PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato claro y preciso de los hechos que usted conozca en relación con el naufragio de la motonave KAROL TATIANA CONTESTÓ El 4 de julio zarpe a las 11:30 horas del muelle 4-5 a bordo de la motonave JULIANA, como piloto practico, a las 00:30 pasando la bocana me di cuenta que el mar estaba bastante picado, había lluvia fuerte y muy mal tiempo. El 5 de julio como a la una y media de la mañana, aproximadamente, me desembarqué de la motonave JULIANA, la cual había dejado en boya de mar, y me embarqué en la lancha TITI de la empresa SPILBUN, en la cual laboro como piloto, el mar estaba muy picado, había muy mal tiempo de regreso de la boya de mar hacia el muelle de faros y boyas que es donde se ubican las lanchas de pilotos, a la altura de las boyas 15-16 encontramos unos icopores blancos y unos salvavidas de color naranja en el agua, bajamos la marcha y vimos varias personas agarradas a los icopores y troncos de madera, el estado del mar era bastante malo, había mucho oleaje, mucha bruma y niebla, mucha lluvia, fuerte e intensa. ..., recogí dos menores de edad y un adulto, ese personal tenía sus chalecos salvavidas de la motonave puestos, proseguí buscando por espacio de 3 horas y a las cuatro y treinta y ocho encontré un extranjero al cual auxilié y se subió al bote, este señor se encontraba agarrado de un tronco de madera... Al entregar la documentación en la oficina me informaron que la lancha ALCABAR de la empresa PRACTIMAR la cual también se trasladaba de boya de mar a muelle auxilió a 3 náufragos más.

Al interrogatorio formulado por la doctora Gloria Hurtado, apoderada del capitán de la nave contestó:

PREGUNTA 1 Sírvase manifestar al despacho si por el conocimiento que tiene de la zona las malas condiciones de tiempo y de mar en esta parte de Buenaventura son frecuentes CONTESTÓ Si señora, en esta época de invierno es muy frecuente las malas condiciones atmosféricas, las cuales se hacen muy frecuentes después de la bocana y punta soldado donde ya hay mar abierto, no hay ningún accidente geográfico que apoye esta zona para resguardar alguna embarcación de cabotaje del mal tiempo. El mal tiempo se incrementa en las horas de la tarde y se calma al día siguiente en horas de la mañana...”

### **INFORME PERICIAL**

Este despacho mediante auto de fecha 05 de julio de 2019, designó al señor Pedro Rincón Vargas, perito marítimo en navegación, para la presente investigación.

El señor Pedro Rincón Vargas, allegó a este despacho informe pericial realizado sobre el siniestro marítimo de naufragio de la nave nave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-B y en el cual, entre otras cosas, argumentó lo siguiente:

#### **6. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO**

1. *De acuerdo con el Formulario Estadístico de Carga y Pasajeros, la Embarcación llevaba 53,529 kilogramos de carga sin tener en cuenta la madera, lo cual significa que la Embarcación KAROL TATIANA salió a navegar con exceso de carga.*
2. *El embarque de agua de mar en la cubierta y máquinas de la Embarcación aumentó el peso de la carga en la Embarcación.*
3. *Debido a las condiciones de carga, la Embarcación no soportó las condiciones de mar y viento en ese momento.*

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

## **7. DAÑOS DE LA NAVE Y DE LA CARGA**

*7.1- La nave y la carga que llevaba fueron pérdida total.*

*7.2- De acuerdo con la administradora de la Embarcación KAROL TATIANA, el valor de la embarcación era de 400 millones de pesos, cantidad informada sin reportar un soporte de ese valor.*

*7.3- El valor de la carga es desconocido ya que el listado de la carga que llevaba la embarcación para el 4 de julio de 2019 es desconocido.*

## **SOLICITUDES DE ACLARACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN**

La doctora Gloria Hurtado Langer, apoderada del capitán y propietario de la nave KAROL TATIANA, vía correo electrónico el día 26 de noviembre de 2019 envió memorial a través del cual se solicitaba aclaración y/o ampliación del informe pericial, pero teniendo en cuenta la presentación extemporánea del mismo, el despacho no dio traslado al perito para que se pronunciara con respecto a la solicitud.

## **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

Mediante auto calendado treinta y uno (31) de enero de dos mil veinte (2020) se corrió traslado por un término de tres (3) días a las partes para que presentaran alegatos de conclusión, sin que habiéndose cumplido con el término legal, estos hayan sido presentados.

## **CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA**

De conformidad con lo establecido en el decreto ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27 y artículo 26 y en la resolución 0825 de DIMAR del 27 de diciembre de 1994, este despacho es competente para falla la presente investigación.

La navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, en el cual se desarrolla determinado dinamismo ejecutado por el hombre para efectos de su responsabilidad frente a los daños causados, tanto así que el código civil en el artículo 2356, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solamente exige que el daño pueda imputarse; razón por la cual, la persona que desempeña citada labor debe hacerlo bajo una premisa de máxima prudencia y con la conducta que un hombre de sus mismas características hubiera empleado en las mismas condiciones.

Que para determinar la culpa y la responsabilidad de los involucrados, es necesario establecer la actitud de cada uno de ellos frente a la ocurrencia de los hechos. Jurisprudencialmente es sabido que la ley establece una presunción de culpa a cargo de quien ejerce una actividad peligrosa y que la responsabilidad solo se desvirtúa mediante la comprobación de una fuerza mayor, caso fortuito o de un elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad y que haya originado la consumación del accidente.

La sala de casación civil de la corte suprema de justicia, expresó al respecto, que no es de por sí el hecho de las cosas, sino en últimas la conducta del hombre por acción o por omisión, el fundamento o base necesario para dar aplicación a lo consagrado en el código civil, artículo 2356, es preciso indagar en cada caso concreto quién es el responsable de la actividad peligrosa, ya que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián.

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

Las cosas producen daño: a) Cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva (utilidad), b) Cuando el peligro latente existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un perjuicio espontáneo que escapa a todo control del hombre.

En el caso de las actividades, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, luego se puede deducir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

La culpa náutica conlleva al hecho de que se ejecuten maniobras erróneas, contravengan las reglas de navegación, seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo o cometan en general otras fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave.

Conforme el material probatorio obrante en la presente investigación, se puede evidenciar lo siguiente:

- La nave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, obtuvo zarpe el día 4 de julio de 2019 con destino a Aruzi – Nuquí – Buenaventura, al mando del señor Basilio Amu.
- El capitán de la nave indicó que a bordo iba madera, parte en la bodega y la que no cupo iba en la cubierta.
- El capitán de la nave igual manifestó que no sabe la cantidad de madera que llevaba.
- En el formulario estadístico de carga no se relacionó como carga que se llevara madera.
- El capitán de la nave expuso en su declaración que al momento del naufragio él estaba en el timón y el maquinista en máquinas, el resto de la tripulación estaba descansando.
- Acuerdo declaración del capitán zarparon el 4 de julio a las 1900 horas, llegaron a agua dulce y guardacostas les hizo la inspección de rutina, salieron normalmente, presentando el mal tiempo a la altura de la boya que va acceso a bahía Málaga, se les vino una ola de costado, por la izquierda, el buque perdió estabilidad y no resistió la segunda ola.
- Manifestó el capitán en su declaración que el naufragio fue frente a Málaga, entre las boyas 1 y 2.
- El capitán también expresó en su declaración que a las 21:40 cuando acabó de colgar llamada con el señor Telmo, encargado del mantenimiento de la nave, cuando una ola de costado le hace perder estabilidad al buque y se va y no aguanta la segunda ola, A don Telmo le dijo que el buque iba bien, que había un viento, pero nada de preocuparse.
- El cargue duró 2 días según lo manifestado por el capitán, pero el señor Telmo Portocarrero, administrador de la nave, al preguntársele si sabía cuántos días duró el cargue de la motonave KAROL TATIANA para el zarpe del 4 de julio de 2019, respondió que eso fue en un solo día, el mismo 4 de julio de 2019.
- La nave no ha sido reflatada.
- Se presentó la muerte de los 4 tripulantes y un pasajero.
- El capitán de la motonave El Transportador, en su declaración manifestó que encontró 5 personas cuando estaba al frente de Maguipi y un cuerpo como a cien metros.
- Igualmente manifestó el capitán de la nave El Transportador que esas personas no tenían chalecos salvavidas, estaban agarrados de unas neveras de icopor.

CÓNTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

- El señor Diego Fernandez Restrepo manifestó que recogió dos menores de edad y un adulto, ese personal tenía sus chalecos salvavidas puestos, posteriormente encontró a otra persona.

En el presente caso se probó la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio respecto de la motonave Karol Tatiana, lo cual causa efectos que se traducen a primera vista en la pérdida de la carga y la pérdida de la misma nave, ahora corresponde establecer si en la ocurrencia de los hechos se presentó alguna imprevisión o irresistibilidad, ajena a los responsables por la actividad peligrosa que se encontraban desarrollando.

El señor Amu Basilio como capitán de la nave manifiesta que a las 21:40 horas terminó la llamada que sostenía con el señor Telmo Portocarrero, a quien le dijo que el buque iba bien, que había viento, pero nada de qué preocuparse.

Sin embargo, manifiesta también que al colgar la llamada una ola de costado le hace perder estabilidad del buque y no aguanta la segunda ola.

Siendo entonces necesario señalar que la nave llevaba como carga una madera que no fue relacionada y de este material ni el capitán ni el administrador saben la cantidad que se transportaba, igualmente se observa que no hubo una planificación para la estiba de la carga ya que el mismo capitán se limitó a decir que la carga que no cupo en la bodega se llevó en la cubierta y no supo decir cuánta madera iba en cada lugar.

Se encontró contradicción entre los días que duró el cargue de la nave; el capitán dijo que se hizo en 2 días y el administrador dijo que en un día.

La vida de la tripulación y la seguridad de la navegación fue puesta en peligro por parte del capitán de la nave Karol Tatiana desde el momento en que determinó salir a navegar con una carga que no estaba debidamente estibada.

En ese orden de ideas evidencia el despacho que el hecho de aceptar carga que no se encontraba autorizada ni relacionada en el manifiesto de carga, aunado a una mala estiba de la misma, conllevó a la afectación directa en la estabilidad de la nave, por lo que con el peso de la carga y el agua que estaba ingresando la nave se escora y se produce el naufragio.

Debe además tenerse presente que el señor Amu Basilio cuando se le preguntó que si por el conocimiento que tiene de la zona las malas condiciones de tiempo y de mar en esta parte de Buenaventura son frecuentes, respondió: "Si señora, en esta época de invierno es muy frecuente las malas condiciones atmosféricas, las cuales se hacen muy frecuentes después de la bocana y punta soldado...".

El despacho debe advertir que la condición atmosférica reinante en el área así como las corrientes existentes es una especie de "Hecho Notorio" para la gente de mar que ejerce navegación en el Pacífico, por lo que no se considera viable que de improviso aparezca una ola y con una segunda ola la nave pierda estabilidad.

Del contenido del oficio No.300920101700R MD-DIMAR-SUBDEMAR-CCCP-ARPE septiembre 30 de 2019 mediante el cual el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico suministra datos de estado del viento, lluvia y marea para el 04 de julio de 2019 se tiene que el comportamiento del viento sur y suroeste, velocidad del viento 2,24 que se presentaron entre las 21:40 y 22:40 horas, no corresponden a condiciones de mar que pongan en riesgo la seguridad de la nave durante la navegación o su estabilidad.

Analizado el citado pronóstico para el día de los hechos se tiene que las condiciones no eran adversas para la navegación, por lo que puede descartarse que la fuerza de la naturaleza, intensidad de los vientos o fuerza de las olas fuera la causante del naufragio de la nave, ya que ante la lluvia presentada y de haber tenido una buena estiba, habrían tenido posibilidades de controlar el suceso y evitar el naufragio de la nave.

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

Refuerza lo anterior que el perito en su informe al señalar las causas del siniestro indicó que el embarque de agua de mar en la cubierta y máquinas aumentó el peso de la nave y debido a las condiciones de carga, la embarcación no soportó las condiciones de mar y viento.

Al tener el capitán de la nave el poder de gobierno y dirección de la nave, significa que siempre que esté a cargo de la nave debe mantener el control y vigilancia permanente de su embarcación y tener pleno conocimiento respecto de las situaciones acontecidas durante la navegación. La seguridad de la nave, las personas y la carga son responsabilidad del capitán, pues es él quien ostenta el gobierno y dirección de la nave.

El Capitán de la Motonave Karol Tatiana, como jefe superior encargado de la conducción de la nave, debe responder por la seguridad de la nave y de su tripulación así como de la carga, y como tal debe observar durante la navegación todas las precauciones indispensables para que se desarrolle de manera segura.

El jefe de gobierno de una nave antes de desarrollar la actividad marítima de navegación debe no sólo verificar que la nave se encuentre debidamente aprovisionada y tenga una tripulación idónea para el viaje que emprenderá, sino que también cumpla con las condiciones de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y estabilidad de la motonave.

El capitán cometió fallas relacionadas con la debida diligencia que éste debe tener durante el ejercicio de la navegación. La conducta desplegada por el capitán de la motonave Karol Tatiana revela una actitud descuidada e imprudente, ya que no empleó la diligencia y cuidados necesarios para evitar que la nave naufragara.

Por lo tanto el capitán de la embarcación Karol Tatiana no logró desvirtuar la presunción que pesa sobre él, ya sea por caso fortuito o fuerza mayor, o por culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

Éste despacho considera entonces que teniendo en cuenta que no se dan los presupuestos para hablar de caso fortuito o fuerza mayor, es procedente declarar responsable del naufragio de la motonave Karol Tatiana ocurrido el 04 de julio de 2019, al señor Amu Basilio.

De conformidad con el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, el capitán es el responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.

Conforme el numeral 1 del artículo arriba mencionado se tiene que es función y obligación del Capitán de una embarcación, garantizar su seguridad, teniendo en cuenta las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

Toda persona debe obrar con las debidas precauciones cuando se trata de la ejecución de un hecho que puede ofrecer algún peligro debe tener la suficiente previsión, la suficiente prudencia, para evitarlo, so pena de responder por sus consecuencias.

Según las pruebas la causa que dio origen al siniestro no puede ser atribuible a la existencia de una fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que el hecho pudo ser previsto y resistible tomando las acciones propias para evitar el naufragio, por consiguiente no es una causal eximente de responsabilidad.

#### **FRENTE AL AVALÚO DE LOS DAÑOS:**

El perito designado para la investigación en su informe indicó que la nave y la carga sufrieron pérdida total y que de acuerdo con la administradora el valor de esta era de 400 millones de pesos, pero sin reportar soporte de ese valor. También señala que el valor de la carga es desconocido ya que el listado de la carga que llevaba para el 04 de julio de 2019 era desconocido.

CÓNTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

Por lo anterior en relación con el avalúo de los daños ocasionados con el Siniestro Marítimo – Naufragio de la nave Karol Tatiana, ésta instancia no se pronunciará y se aparta de emitir cualquier concepto, toda vez que, las partes dentro de la investigación no aportaron documentos, facturas, comprobantes o cotizaciones que demostraran el valor económico de la nave, sus aparejos, demás elementos y de la carga.

Así las cosas y al no obrar dentro del expediente prueba suficiente que permita evaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro marítimo, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, éste Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

En cuanto a las personas fallecidas nadie se hizo presente en el proceso, los interesados no se constituyeron como parte en la oportunidad legal.

Es importante mencionar que en razón que el capitán de la nave es responsable por el siniestro investigado, el armador deberá asumir los daños causados, a la luz de las normas del Código de Comercio, en especial los artículos 1473 y 1478.

Como quiera que la citada embarcación, no se recuperó y que desde la fecha de los hechos, no registra solicitud de zarpe, el despacho ordenará proceder a la cancelación del registro de matrícula, dando aplicación a lo preceptuado en el Código de Comercio.

#### **FRENTE A LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE:**

El decreto ley 2324 de 1984, en el artículo 48, exige que en las investigaciones por siniestro marítimo se impongan sanciones o multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a las normas de marina mercante o a los reglamentos que regulan las actividades marítimas, en consideración a lo anterior, este despacho encuentra lo siguiente:

Igualmente establece el Decreto Ley 2324/84, ya mencionado, en su artículo 79 que constituyen infracción de la legislación marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

En diligencia de audiencia el señor Amu Basilio, en calidad de capitán de la motonave Karol Tatiana, manifestó; "...

(...) La carga iba en bodega y cubierta. El buque no tiene compartimiento arriba, la carga va en cubierta. Lo que eran víveres iba arriba en cubierta. Abajo iba el cemento, arroz, la madera iba parte en la bodega del buque y la que no cupo iba arriba en cubierta. No sabría decir la cantidad de madera que iba en cubierta y en bodega, la mayoría de la madera estaba en bodega y la que no cupo se dejó en cubierta. (...)

Se puede colegir que el señor Amu Basilio, en calidad de jefe de gobierno de la motonave Karol Tatiana no estuvo al tanto del cargue y estiba de la nave, lo cual indica un incumplimiento del deber y obligación de mantener todo el tiempo las condiciones de seguridad de acuerdo con la actividad autorizada, contraviniendo lo establecido en el artículo 1501 numeral 3 del Código de Comercio.

Lo anterior, puso en riesgo efectivo la seguridad de la nave, de las personas que estaban a bordo, ya que como resultado del naufragio, se dio la pérdida de la misma nave, de vidas humanas y de la carga, como consecuencia del siniestro marítimo, presentado por la omisión del capitán en el cumplimiento de su obligación de ser garante de la seguridad de la vida humana en el mar durante la navegación.

Se suma a lo anterior que a bordo de la nave iba carga que no estaba relacionada en el manifiesto de carga, contraviniendo lo autorizado en el zarpe.

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

El capitán de una nave debe estar atento y pendiente de la cantidad de carga que se está subiendo a su buque para que no sobrepase la capacidad máxima de carga de la misma, que la carga relacionada en el manifiesto de carga adjuntado al zarpe sea la que se esté subiendo a la nave, que la carga por su tipo y clase, este siendo ubicada en los lugares diseñados para tal efecto y que la forma en que se estiba la misma sea la correcta para que no resulte afectada la estabilidad del buque, y que la nave pueda hacerse a la mar en condiciones óptimas para desarrollar una navegación segura.

El código de Comercio en el artículo 1495 define al capitán como el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

En consonancia con lo anterior, el Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36, dispone que el capitán: *"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)"* (Cursiva fuera de texto).

De las normas previamente citadas, este despacho encuentra que el capitán de la motonave Karol Tatiana, como jefe superior encargado de la nave, responsable de la seguridad de la nave y de las personas a bordo, está en la obligación de tomar todas las medidas de seguridad necesarias, con el objetivo de poder realizar una navegación segura, sin que se ponga en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar y de la misma nave.

La responsabilidad jurídica no surge de una imputación arbitraria sino del incumplimiento intencional o imprudencial de las normas jurídicas, porque éstas imponen deberes de conducta, generalmente puede atribuirse la responsabilidad jurídica a todo sujeto de derecho, tanto a las personas naturales como jurídicas, basta que el sujeto de derecho incumpla un deber de conducta señalado en el ordenamiento jurídico.

En cuanto a la responsabilidad del armador de la motonave Karol Tatiana, matrícula CP-01-2660-A, en principio se tiene que la responsabilidad de éste no surge por estar o no presente en el momento de la ocurrencia de los hechos, sino que le surge de la misma ley, como solidario responsable de las conductas desarrolladas por el capitán de la motonave.

El Código de Comercio en el artículo 1473 del define al armador como aquella persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan, quien figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

La normatividad legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

De acuerdo con lo estipulado en los artículos 1478, numeral 2 y artículo 1479 del Código de Comercio el armador responde por las culpas que comete el capitán de la nave, mientras se desempeñe como jefe de gobierno, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño a su designación, la multa será impuesta de manera solidaria.

La solidaridad es una modalidad de las obligaciones, caracterizada por la existencia de sujetos múltiples que pueden exigir o deben cumplir la prestación en su integridad, sea por haberlo convenido así o porque la ley lo imponga.

Dentro del título V del decreto ley 2324 de 1984 aparece estipulado lo relacionado con las sanciones y multas sobrevinientes de cualquier infracción o intento de contravención a las normas del citado Decreto.

El artículo 80 ibídem establece las sanciones a que hubiere lugar por violación o infracción a cualquiera de las normas de marina mercante.

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

**“Sanciones:** *Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:*

- a) *Amonestación escrita o llamada de atención al infractor.*
- b) *Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Dirección General Marítima.*
- c) *Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.*
- d) *Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos si se trata de personas jurídicas”.*

La abogada Gloria Hurtado Langer presentó memorial de renuncia al poder otorgado por el capitán y propietario de la nave Karol Tatiana, remitiendo las comunicaciones a los poderdantes, por lo que el despacho encuentra que el apoderado ha dado cumplimiento a los requisitos exigidos por la norma para efectos de renunciar al poder especial a él otorgado.

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en uso de sus facultades y en especial las que confiere el decreto ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27.

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO.** Declarar responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, ocurrido el cuatro (04) de julio de dos mil diecinueve (2019), al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de Capitán de la citada nave, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Declarar solidariamente responsable por el siniestro marítimo de abordaje de la nave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, ocurrido el cuatro (04) de julio de dos mil diecinueve (2019), a la señora Marlene Guevara, identificada con la cédula de ciudadanía No. 36.920.031, en calidad de armador de la citada nave, por la culpa del capitán, de conformidad con lo establecido en el código de comercio, artículo 1478, numeral 2 y artículo 1479.

**ARTÍCULO TERCERO:** Abstenerse de pronunciarse con respecto el Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo – Naufragio de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo.

**ARTÍCULO CUARTO:** Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de capitán de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495 y 1501, numeral 3 y el Decreto 1070 de 2015, artículo 2.4.1.1.2.36, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO QUINTO:** Imponer a título de sanción al señor AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954 de Buenaventura, en calidad de capitán de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que asciende a un valor de Ocho Millones Setecientos Setenta y Ocho Mil Treinta Pesos moneda legal Colombiana (\$ 8.778.030,00), equivalentes a 246,525 Unidades de Valor Tributario Vigente (UVT), pagaderos en forma solidaria con la señora Marlene Guevara, identificada con cédula de ciudadanía 36.920.031, en calidad de propietaria de la motonave citada, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, una vez quede

CONTINUACION DEL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA PROFERIDO DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA CON OCASIÓN DEL SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE KAROL TATIANA.

ejecutoriado el presente proveído, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

**ARTÍCULO SEXTO:** Ordenar la cancelación de la matrícula de la motonave KAROL TATIANA, matrícula CP-01-2660-B, por las razones anotadas en la parte motiva de este proveído.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** No condenar en costas, ni en agencias en derecho.

**ARTÍCULO OCTAVO:** Aceptar la renuncia de poder presentada por la abogada Gloria Hurtado Langer, apoderada de los señores AMU BASILIO y Marlene Guevara.

**ARTÍCULO NOVENO:** Notificar personalmente el contenido del presente fallo a los señores AMU BASILIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.475.954, Marlene Guevara, identificada con cédula de ciudadanía 36.920.031, Apolinar Torres Quintero, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.486.268, María Yasmín Arroyo Triviño, identificada con la cédula de ciudadanía No. 66.746.924, Abogada Gloria Hurtado Langer, identificada con la cédula de ciudadanía No. 31166484, Diego Andrés Figueroa Salcedo, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.144.168.581, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el decreto ley 2324 de 1984, artículo 46.

**ARTÍCULO DÉCIMO:** Contra la presente, proceden los recursos de reposición y apelación de los cuales se podrá hacer uso dentro de los cinco días siguientes a la notificación del presente fallo, o a la desfijación del edicto.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Capitán de Navío **ANDRÉS ALBERTO APONTE NOGUERA**  
Capitán de Puerto de Buenaventura

ASD12. Luz Amparo Vera  
Elaboró:

CC. Claudia Marcela Rodríguez Cuellar  
Revisó y aprobó:

*Handwritten notes and stamps:*  
C.C. No. 16475954  
Notificación  
Copias de la min. Notificación  
25 de sept de 2010  
CARTAMIA DEL PUERTO BUE