

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 23 OCT 2019

Referencia: 15012018-006  
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 30 de noviembre de 2018, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LINDA RI", ocurrido el 8 de junio de 2018, previo a los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Cartagena mediante acta de protesta presentada por el Capitán de la motonave "LINDA RI" tuvo conocimiento del siniestro de naufragio ocurrido el 8 de junio de 2018.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 12 de junio de 2018 el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LINDA RI" 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 30 de noviembre de 2018, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"Declarar responsable civilmente al señor JAIRO OTERO CORPAS identificado con cedula de ciudadanía No. 8.851.844 expedida en Cartagena, quien para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de Capitán de la embarcación LINDA RI del siniestro marítimo ocurrido el 08 de junio de 2018(...)". (Cursiva fuera de texto)*

*"Declarar responsable al señor JAIRO OTERO CORPAS identificado con cedula de ciudadanía No. 8.851.844 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la embarcación LINDA RI, por violación a las normas de marina mercante específicamente el artículo 131 del Decreto Ley 2324 de 1984 (...)"*. (Cursiva fuera de texto).

*"Imponer a título de sanción consistente en multa de CINCO (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma que asciende a TRES MILLONES NOVECIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS DIEZ PESOS MONEDA CORRIENTE (\$3.906.210) al señor JAIRO OTERO CORPAS identificado con cedula de ciudadanía No. 8.851.844 expedida en Cartagena, quien para la fecha de los hechos ostentaba la calidad de Capitán de la embarcación LINDA RI, pagadera solidariamente con el propietario y/o armador de la nave LINDA RI, señor IVÁN JAIMES LEON identificado con cedula de ciudadanía No. 5.684.910 (...)"* (cursiva fuera de texto).

### **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 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 de Cartagena, 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 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**

Los siniestros marítimos, traen consigo una complejidad en su naturaleza, y dos aspectos muy importantes cuando se trata de estos, es la relación directa que tiene 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, los elementos requeridos para la correcta navegación.

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".** (cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra que el siniestro marítimo que se investiga es de naufragio de la motonave "LINDA RI", de

<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: "Deponer 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 (...)".

bandera Colombiana ocurrido el día 8 de junio de 2018, en virtud del numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

A través de la Ley 8ª de 1980, Colombia aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar –SOLAS-, adoptada el 1 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al aprobar la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS-, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones contenidas en la misma, especialmente las que tienen que ver con *“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.

En su objeto principal, el SOLAS 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).

De otra parte, se debe precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno 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 estudio probatorio del caso en concreto**

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

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor JAIRO OTERO CORPAS, en calidad de Capitán de la motonave "LINDA RI", afirmó lo siguiente:

*"(...) Ese día salí del mercado de bazurto a las 11:30 de la mañana, con dos personas más que estaban como ayudantes, sus nombres no los recuerdo, porque yo no fui quien las dio el trabajo fue mi patrón. Salimos cargados de 40 bolsas de cemento, 400 ladrillos, dos metros de arena y 30 varillas el destino final era isla del rosario a ISLETA, pero primero llegamos a caño del oro a recoger comida para nosotros, y ya de ahí continuamos hacia las islas del rosario. Cuando íbamos por el sector GIGANTE (por las cuevas), entre el medio de GIGANTE y PERIQUITOS se empezó a formar las olas grandes se empezaron a meter las olas a la embarcación hasta que se echó a pique, yéndose al fondo del mar, eso ocurrió aproximadamente a las tres de la tarde. Mientras todo pasó no pasaba lancha que nos pudiera rescatar, estábamos todos con chalecos puestos, en el momento me salió el tanque de la gasolina porque yo ya me estaba yendo hacia el fondo del mar. Yo empecé a buscar a los compañeros que iban conmigo pero yo no los veía, después gracias a DIOS como a las 5 de la tarde se presentó una lancha que venía de las islas del rosario, yo en el momento no le alcance a ver el nombre de la lancha, el capitán de esa nave me recató y me trajo hasta el hospital Bocagrande donde me prestaron atención médica, eso fue todo (...)"* (cursiva fuera de texto).

Respecto a si la motonave se encontraba matriculada ante la autoridad marítima, dijo:

*"(...) No. Se encuentra matriculada en la inspección fluvial* (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la actividad a la que se dedica la motonave "LINDA RI", informó:

*"Ella se utiliza para llevar material de construcción a las islas del rosario, y también para recoger la basura de la isla"* (cursiva fuera de texto).

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

Respecto a si cuenta con licencia de navegación y de ser positiva la respuesta que autoridad la otorgó y la categoría, expuso:

*"Sí. La Capitanía de Puerto de Cartagena. Me salió para manejar yates"*  
(cursiva fuera de texto).

Referente al área exacta donde ocurrió el siniestro, manifestó:

*"Eso fue en medio del sector conocido como Punta Gigante y Periquitos, ahí fue donde se fue la embarcación a pique, que se hundió"* (cursiva fuera de texto).

En cuando a las condiciones meteorológicas y de visibilidad para el día de los hechos, indicó:

*"Yo podía ver bien. Era buen tiempo. Veíamos clarito, lo malo fue cuando se formó las olas"* (cursiva fuera de texto).

Respecto a nacionalidad de los dos señores que se encontraban a bordo de la motonave "LINDA RI" el día de los hechos, expuso:

*"Los nombres no los recuerdo, pero uno de ellos es Cartagenero que vivía en Venezuela se fue para allá un tiempo y se regresó, el otro señor si decía que era de Venezuela, ellos pasaban ahí en el mercado de bazurto buscando trabajo"* (Cursiva fuera de texto).

En cuanto a la ubicación de los señores que se encontraban a bordo de la motonave "LINDA RI" el día de los hechos, dijo:

*"No. Aún no se han encontrado, los hemos buscado pero hasta hoy no se han encontrado"* (cursiva fuera de texto).

Referente a los elementos de seguridad con los que contaba la motonave "LINDA RI", dijo:

*"Sí todos llevábamos chalecos puestos"* (cursiva fuera de texto).

Con respecto a las características técnicas de la motonave "LINDA RI", informó:

*"Era una chalupa grande, tenía dos motores de 240 robocot"* (cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor IVAN JAIMES LEON, en calidad de Propietario de la motonave "LINDA RI", en cuanto a los hechos, dijo:

*"La embarcación se cargó con material de construcción en el mercado de bazurto, de ahí zarpó para caño del oro, en la embarcación iban el piloto, y dos ayudantes más que se llamaban Alejandro Vargas y Jeison Villeros, el uno es cartagenero y el otro es venezolano (Alejandro), ellos tenían 10 días de trabajando conmigo, ellos ayudaban a las labores de cargue. La lancha salió del mercado y llegó a Caño del Oro donde recogió la comida de ellos llevando agua y gaseosa. De ahí siguieron para las islas del rosario exactamente a la Isla Grande-Sector Isleta, quiero dejar escrito que yo no iba a bordo de la embarcación, pero como yo siempre me comunicaba con el piloto por celular cada 20 minutos, la última que lo llamé me contestó que iban por Punta Gigante, luego volví a llamar 20 minutos después y ya me dijo que el tiempo se puso demasiado malo y que había mucha mareta y yo le dije que se pusiera pilas, que si tenían que botar carga que la botaran. Lo volví a llamar como a los 10 minutos y no me contestó el teléfono y le insistí y le insistí y no me contestaba el teléfono, como a los 10 minutos me llamó un muchacho que venía con dos pasajeros de las islas del rosario hacia Cartagena y fue cuando él me dijo que la embarcación se le metió el agua y se hundió, que a él lo rescató la lanchita pequeña de la cual no tengo idea del nombre. Volví a llamar al muchacho y me dijo que lo llevó a Bocachica, y yo como no había ambulancia en Bocachica, entonces hice diligencias contratando otra lancha para que lo trajera al Hospital de Bocagrande a Urgencias ahí lo esperé lo ingresé al hospital y fue atendido por el médico. De los señores que iban a bordo de la embarcación no sé nada todavía, solo puedo decir que guardacostas los está buscando, y yo he contratado lanchitas, me he reunido con los pilotos de las lanchas del sector para buscarlos" (cursiva fuera de texto).*

Respecto a las características de la motonave "LINDA RI", dijo:

*"La embarcación mide 11 metros de largo, dos metros de ancho, 1.60 metros de profundidad, tenía 2 motores y 40 Yamaha" (cursiva fuera de texto).*

Referente al último mantenimiento realizado a la motonave "LINDA RI", expuso:

*"Exactamente tenía dos meses atrás de habérselo hecho mantenimiento, se lo hice en Caño del Oro con un señor que es fibrero que le dicen "el chogo" y el carpintero es el señor Alcides de quien no recuerdo el apellido" (cursiva fuera de texto).*

Teniendo como fundamento las declaraciones rendidas por el Capitán y el Propietario de la motonave "LINDA RI", este Despacho evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio acaecido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena, así como la falta de cuidado por parte del Capitán de la motonave, al haber permitido una carga tan grande para las características que según las declaraciones tenía la motonave. Poniendo en riesgo su vida y a de las dos ayudantes que iban a bordo.

Respecto a la existencia del presente siniestro de naufragio, este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran a cargo del Capitán. En el caso en concreto debió cumplir con lo estipulado en el artículo 1501 del Código de Comercio, en su numeral 8 "*Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador*" (Cursiva fuera de texto).

Al revisar el expediente, no se evidencian documentos ni fotos donde consten las características de la motonave "LINDA RI", sin embargo, de acuerdo a las declaraciones que obran en el expediente, tanto Capitán como el Propietario describen las características físicas de dicha motonave, por lo que se puede concluir que el siniestro ocurrió por la cantidad de carga que llevaba a bordo la motonave "LINDA RI", la cual era superior a la capacidad que podía soportar.

Por parte del Capitán se creó un riesgo al permitir esta situación, pues la motonave no estaba apta para sortear a cualquier situación de peligro que se le presentara tal y como sucedió. Si la motonave no hubiera ido tan cargada, seguramente las olas no hubieran ocasionado el siniestro marítimo de naufragio.

Así las cosas, queda claro que el Capitán no cumplió con sus obligaciones al cargar la motonave y transportar el material de construcción del mercado de bazurto con destino a Islas del Rosario.

#### **IV. 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 objeto del asunto sub examine, fue la conducta del Capitán de la motonave. La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, sobrecargó la motonave con los materiales de construcción que transportaba.
2. La conducta del Capitán de la motonave "LINDA RI" fue determinante en la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el día 8 de junio de 2018. Por cuanto el artículo 1501 del Código de Comercio en su artículo 9 estipula "*Hacer mención expresa de los recibos y conocimientos de los efectos cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sea visible. En defecto de esa mención se presume que las mercancías fueron cargadas en buen estado y debidamente acondicionadas*" (cursiva fuera de texto).

3. Debido a lo anterior, y a las olas presentadas durante la navegación, no fue posible evitar el siniestro marítimo, causándose el hundimiento de la motonave "LINDA RI" y la desaparición de dos personas.
4. En consecuencia, el señor JAIRO OTERO CORPAS, en su condición de Capitán de la motonave "LINDA RI", debe asumir las consecuencias jurídicas que se derivan del ejercicio de su actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el naufragio sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime cuando el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

Sobre la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005, estableció que:

*"Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar -culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva -la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad"* (cursiva y subraya fuera del texto).

Hay que precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados.

Por otra parte, sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

*"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el*

*hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". -Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero- (cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto original)*

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra "Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas", expone lo siguiente:

**"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole".** (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se demostró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Cartagena.

#### **V. 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.

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.

#### **VI. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante**

Este Despacho encuentra probada la violación a normas de Marina Mercante, declarada por el señor Capitán de Puerto de Cartagena mediante auto del 30 de noviembre de 2018, a cargo del señor JAIRO OTERO CORPAS, en calidad de Capitán de la motonave "LINDA RI", procediendo la sanción de multa equivalente a CINCO (05) salarios mínimo legales mensuales vigentes que corresponden a tres millones novecientos seis mil doscientos diez pesos (\$3.906.210), pagaderos de manera solidaria con el propietario de la motonave, señor IVAN JAIMES LEON.

Lo anterior en concordancia con las disposiciones prescritas en la Resolución 386 de 2012 expedida por la Dirección General Marítima.

Es de precisar que además incurrió en violación de las siguientes normas de Marina Mercante:

Artículo 4°. Ibídem:

- 035 Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.
- 040 Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación.

Por lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "LINDA RI", el señor JAIRO OTERO CORPAS, así como la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo de primera instancia ya referido.

#### **VII. De las conclusiones**

En definitiva, se encuentra que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del Capitán de la motonave "LINDA RI", en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave por la falta de diligencia y cuidado al emprender la actividad de navegación, pues pretendía transportar una cantidad de material de construcción que sobrepasaba la capacidad de carga de la motonave "LINDA RI", ocasionado el siniestro marítimo de naufragio. Lo anterior teniendo en cuenta las características físicas de la motonave mencionada, es decir 11 metros de eslora, 2 metros de manga, y 1,60 metros de calado con dos motores Yamaha tal y como la describió el señor IVAN JAIMES LEON, en calidad de propietario de la motonave "LINDA RI".

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 8 de junio de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor JAIRO OTERO CORPAS, en su condición de Capitán, en el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LINDA RI", razón por la cual se confirmará la sentencia del 30 de noviembre de 2018 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### **RESUELVE**

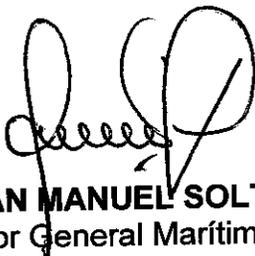
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de primera instancia proferido el día 30 de junio de 2018 por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al señor **JAIRO OTERO CORPAS**, en calidad de Capitán de la motonave "LINDA RI", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

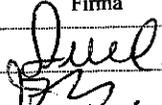
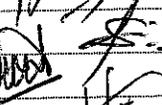
**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- REQUERIR** al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital de la misma 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, 23 OCT 2019



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

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo Cubillos	Asesor Jurídico	
Revisó	Jaime Ramírez Romero	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Simón Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	