

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 20 de abril de 2021

Referencia: 15012017-007 LA MANO DE DIOS
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados por los abogados LUIS MEDRANO LADEUZ, en calidad de apoderado judicial de los señores CARLOS ALBERTO MARTÍNEZ, JESUCITA DEL CARMEN RANGEL MARTÍNEZ, CIPRIANO JOSÉ GARCÍA CABEZA LILIANA ESTRADA CERA y por el abogado JOSÉ MIGUEL SABALZA PARRA, en calidad de apoderado judicial del señor VICENTE TORRES MODGSON, en contra del fallo de primera instancia del 23 de septiembre de 2019, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de colisión de la embarcación fluvial con nombre LA MANO DE DIOS y la boya No. 01-Movida-bahía de Cartagena, ocurrido el pasado 11 de junio de 2017, previos los siguientes

ANTECEDENTES

1. El día 11 de junio de 2017, mediante informe presentado por el Comandante de la Unidad de Reacción Rápida ARC PB-444, adscrita a la Estación de Guardacostas de Cartagena, se dieron a conocer a la Capitanía de Puerto de Cartagena, los hechos ocurridos ese mismo día, aproximadamente a las 19.30, cuando la embarcación fluvial denominada LA MANO DE DIOS, matriculada ante la Inspección Fluvial de Cartagena bajo el número 114200626, con siete pasajeros a bordo y otras dos personas desaparecidas, presuntamente colisionó con la boya ubicada a la altura de la casa de huéspedes ilustres de la Escuela Naval Almirante Padilla.
2. Con ocasión a los hechos mencionados, el día 13 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena, procedió a dar apertura a la investigación jurisdiccional por la ocurrencia del presunto siniestro marítimo de colisión entre la embarcación LA MANO DE DIOS y la boya citada, decretando a la vez la práctica de los medios probatorios pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento electrónico. Identificador: 9A1P_pA+d wJ2o mVuv xgeu d25n dDU=

Asimismo, fijó fecha para la realización de la primera audiencia de trámite de la que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, la cual se llevó a cabo el día 28 de agosto de 2017.

3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el día 23 de septiembre de 2019, por medio del cual declaró responsable al señor VILSEN TORRES MODIGSON, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.043.310.626, en calidad de Capitán de la motonave LA MANO DE DIOS por el siniestro marítimo de colisión con la boya de amarre ubicada en posición LAT 10º 23.607´ N- LONG 75´ 32.336´ W, en la bahía de Cartagena, en hechos ocurridos el día 11 de junio de 2017.

De otra parte, se declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor VILSEN TORRES MODGSON, en calidad de capitán de la embarcación LA MANO DE DIOS, conforme a lo establecido en la Resolución DIMAR 386 de 2012, por los siguientes códigos y contravenciones:

| No. | Contravención | Multa |
|-----|--|--------------|
| 04 | Embarcar o desembarcar pasajeros y mercancías en general en muelles o embarcaderos con destinación diferente o no autorizada | (0,33) SMLMV |
| 26 | Navegar en estado de embriaguez o bajo los efectos de circunstancias psicotrópicas. | (04) SMLMV |
| 69 | Zarpar de sitios no autorizados para el servicio de transporte de carga y pasajeros | (0,16) SMLMV |
| 34 | Navegar sin la matrícula o los certificados de seguridad correspondientes. | (02) SMLMV |
| 58 | Prestar el servicio de transporte de carga y pasajeros sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por DIMAR | (0,66) SMLMV |
| 64 | Transportar pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas | (0,33) SMLMV |

Lo anterior, teniendo como resultado la imposición de una multa correspondiente a SIETE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS OCHENTA PESOS (\$7.465.580).

4. Los días 18 y 23 de octubre de 2019, el abogado JOSÉ MIGUEL SABALZA PARRA, apoderado judicial del señor VILCEN TORRES MODGSON, capitán de la embarcación LA MANO DE DIOS y el abogado LUIS CARLOS MEDRANO LADEUZ, actuando como apoderado judicial del señor CARLOS ALBERTO MARTÍNEZ, JESUCITA DEL CARMEN RANGEL MARTÍNEZ y CIPRIANO JOSÉ GARCÍA CABEZA LILIANA ESTRADA CERA; interpusieron recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra de la sentencia de primera instancia del 23 de septiembre de la misma anualidad.

5. En consecuencia de lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena mediante providencia del 10 de marzo de 2020, no accedió a los recursos de reposición citados, concediendo en tal sentido los recursos de apelación ante el Director General Marítimo

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 116º 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.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De los escritos de apelación presentados por los apoderados de las partes, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

1) Abogado JOSÉ MIGUEL SABALZA PARRA – Apoderado del señor VICENTE TORRES MODGSON, Capitán de la embarcación La Mano de Dios.

- a) *“No se reconoció que la boya de amarre ubicada en la posición referenciada y ubicada frente a la casa de huéspedes, no cumplía con las especificaciones técnicas de conformidad al informe de la IALA, que obra en el expediente (folio 60) y de esta manera se extraña el suscrito, pues, de conformidad con la normatividad vigente dicha boya no debe estar en la posición donde se encuentra, o por lo menos debía estar revestida de las condiciones de visibilidad nocturna para cumplir con la ayuda idónea de la navegación”. Asimismo, se desconoció lo establecido en las resolución Dimar 447 de 2011.*



Identificador: 9AP pA+d wJzo mVuv xgcu d25n dDU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través del código QR. Identificador: 9AIP_pA+d wJ2o mVuv xgcu d25n dDU=

- b) No se practicó la prueba pericial decretada en el auto de apertura de la investigación, donde se ordenaba al capitán JORGE PARRA CHAURA, a fin de que presentara informe sobre la embarcación la Mano de Dios, lo cual dificultó al señor Capitán de Puerto llegar al pleno convencimiento de los hechos, dado los aspectos especializados necesarios para llegar a una decisión de fondo.
- c) El Capitán de Puerto no valoró las condiciones meteorológicas del día 11 de junio de 201, lo cual pudo incidir en la visibilidad del señor VICENTE TORRES respecto a la boya de amarre (folio 79).
- d) Hubo errores en la prueba de alcoholemia practicada, por cuanto no se realizó conforme a los parámetros establecidos en la Resolución No. 001844 de 2015, por medio de la cual el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses adoptó la segunda versión de la "Guía para la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado".
- e) El despacho se abstuvo de determinar los daños ocasionados con el siniestro, sin tener en cuenta la pérdida de la embarcación, así como dos vidas humanas.
- f) Finamente, el recurrente solicitó que la Capitanía de Puerto de Cartagena se declare incompetente para conocer sobre la actuación administrativa sancionatoria, por cuanto considera que, por tratarse de una embarcación fluvial, su conocimiento corresponde a la Inspección Fluvial, en consideración a lo establecido en la Ley No. 1242 de 2008.

2) Abogado LUIS CARLOS MEDRANO LADEUZ, apoderado judicial de los señores CARLOS ALBERTO MARTÍNEZ, JESUCITA DEL CARMEN RANGEL MARTÍNEZ y CIPRIANO JOSÉ GARCÍA CABEZA LILIANA ESTRADA CERA, afectados con la ocurrencia del siniestro.

- A. En virtud de lo manifestado por el recurrente, la Estación de Tráfico Marítimo y Fluvial, nunca se percató que la embarcación La Mano de Dios zarpó muchas veces del muelle que supuestamente no estaba habilitado.
- B. No se tuvo en cuenta que el factor determinante para la ocurrencia del siniestro, no fue la impericia del señor VICENTE TORRES, sino la falta de iluminación de la "baliza de amarre", la cual no se encontraba acorde a lo establecido en las normas internacionales sobre la materia.
- C. Respecto a la violación a las normas de Marina Mercante, el recurrente manifestó que la competencia para adelantar este tipo de actuaciones corresponde al Ministerio de Transporte.

- D. Por último, el apelante señaló la importancia de referirse a los aspectos relacionados con la tasación de los daños

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Una vez recibido el expediente en sede de apelación y con posterioridad al estudio de legalidad sobre el mismo; este Despacho advirtió que la investigación jurisdiccional iniciada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, se dio con ocasión a la colisión perpetrada entre la embarcación fluvial denominada LA MANO DE DIOS y la boya de amarre No. 01 de la Bahía de Cartagena, para lo cual se hace necesario precisar lo siguiente:

El literal b) del numeral 1º del artículo 11 de la Ley 270 de 1996, adicionada por la Ley 1781 de 2016, establece dentro de la Rama Judicial del Poder Público a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, conformada por el Consejo de Estado, los Tribunales Administrativos y los Jueces Administrativos.

Como objeto de dicha jurisdicción, el artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala:

“Artículo 104. De la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa”. (Cursiva y negrilla fuera del texto).

El artículo 90 de la Constitución Política, en concordancia con lo establecido en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establecen la acción de reparación directa para los siguientes efectos:

“Artículo 140. Acción de Reparación Directa. la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma¹.

Las entidades públicas deberán promover la misma pretensión cuando resulten perjudicadas por la actuación de un particular o de otra entidad pública. (Cursiva y negrilla fuera del texto)

¹ Sentencia C-644 de 2011.



Identificador: 9AIP_pA+d wJ2o mVuv xgcu d25n dDU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR adjunto.

Por consiguiente, cuando ocurra un hecho dañoso consecuencia de un siniestro marítimo, en donde se encuentre involucrada una entidad pública o uno de sus funcionarios, por el desarrollo de una actividad propia del servicio, corresponderá el conocimiento de dicha responsabilidad civil extracontractual a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a través del ejercicio de la acción de reparación directa.

Por lo anterior, se considera que la Autoridad Marítima carece de jurisdicción, entendida como capacidad de emitir juicio-, para conocer y desatar la controversia generada de un hecho como el descrito, toda vez que estuvo involucrada la boya de amarre No. 01 -Movida-Bahía Interna de Cartagena, ubicada frente a la casa de huéspedes ilustres, la cual era utilizada para el amarre de la unidad a flote de guardia, es decir para los buques de la Armada Nacional cada vez que llegara el señor Presidente de la República a la ciudad de Cartagena D.T. Y C.

Al respecto, ha de precisarse que la investigación jurisdiccional en cita fue aperturada por la Capitanía de Puerto de Cartagena por el presunto siniestro marítimo de colisión entre la embarcación fluvial con patente de navegación No. 11420626, registrada en la Inspección Fluvial de Cartagena desde el 18 de diciembre de 2009 bajo el nombre AJA III y la boya de amarre No. 01-Movida-Bahía de Cartagena. No obstante, para el día de la ocurrencia de los hechos en comento, la embarcación con la patente de navegación que se precisa, ostentaba el nombre "LA MANO DE DIOS".

Ahora bien, en su momento el fundamento utilizado por la Capitanía de Puerto para dar inicio a la respectiva investigación fue lo expresado en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 que entre sus apartes señala que: "..., se *entenderán por siniestros marítimos aquellos definidos por la ley o los tratados internacionales, ratificados o no por Colombia...*". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Lo anterior, en concordancia a lo señalado la Resolución MSC.255(84) (adoptada el 16 de mayo de 2008), por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, modificada por la Resolución A.1075 de 2013, adoptada el 4 de diciembre del año citado, la cual ha definido como siniestro marítimo, aquel evento que ha tenido como resultado .1) la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 2) la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 3) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; 4) daños materiales graves sufridos por un buque; 5) la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; 6) daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; 7) daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

No obstante lo anterior, este Despacho además constata dos situaciones a saber:

Documento firmado digitalmente

1. La primera de ellas, relacionada con el punto explicado en párrafos anteriores, donde se demuestra la ocurrencia de un hecho causante de un daño extracontractual donde se encuentra involucrado al otro extremo de la litis un bien del estado (boya de amarre en canal navegable público), así como unas entidades estatales, entre ellas, la Armada Nacional y la Autoridad Marítima Colombiana, esta última como encargada de establecer las especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir todas las ayudas a la navegación, incluyendo las *boyas de amarre*, utilizadas dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia territorial (art. 2, Decreto Ley 2324 de 1984), de conformidad a lo establecido en la regla 13 del capítulo V, "Seguridad de la Navegación", del Convenio (Solas /74, Enmendado) y demás reglamentación técnica nacional aplicable².

Dentro de este contexto, teniendo en cuenta que, dentro de la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Cartagena se vislumbra y se ponen en debate elementos sobre la responsabilidad civil extracontractual entre particulares y entidades estatales; la falta de jurisdicción de la Autoridad Marítima Colombiana queda demostrada, constituyéndose de esta manera como *juez natural*, la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo (artículo 104, Ley 1437 de 2011).

Lo anterior, soportado en distintas decisiones del tribunal superior de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa, entre las cuales, bajo la premisa de *criterio técnico de interpretación*, se puede citar la siguiente:

"(...) Pues bien, a partir de cada uno de los elementos antes referidos, a la correspondiente autoridad marítima le compete efectuar una declaración de culpabilidad y responsabilidad respecto de un accidente o siniestro marítimo sometido a su conocimiento y, de igual forma, determinar el avalúo de los daños irrogados, circunstancia que a todas luces evidencia que la finalidad de dicho proceso de ninguna manera se encuentra encaminada a analizar si el Estado debe responder patrimonialmente, o no, por los daños antijurídicos que se llegaren a causar por el acaecimiento de un accidente o siniestro marítimo³

....,

*..., Adicionalmente, se observa que dicho asunto resulta diferente a la competencia judicial que le fue atribuida a la Dirección General Marítima y Portuaria –DIMAR–, toda vez que dicha institución se encuentra facultada –se insiste– para avocar el conocimiento de investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves o artefactos navales, o plataformas o estructuras marinas y, **siempre y cuando, los involucrados sean particulares** (...)"*. (Negrilla y cursiva fuera de texto).

2. De otra parte, respecto a la competencia para adelantar la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, cuando se encuentra involucrada una

² Resolución Dimar 0447 de 2011 (vigente al momento en que ocurrieron los hechos), la cual se encuentra modificada por la Resolución No. 556 de 2019, esta última incorporada al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC; Resolución 135 de 2018).

³ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera. Subsección A. Consejero Ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ Bogotá, D.C., nueve (9) de diciembre de dos mil trece (2013)



Identificador: 9AIP pA+d wJzo mVuv xgcu d25n dDU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio del código QR y el código de barras. Identificador: 9AIP_pA+d wJ2o mVuv xgcu d25n dDU=

embarcación fluvial de tráfico nacional o de cabotaje, se estima pertinente señalar lo siguiente:

2.1. En primer lugar, es importante indicar que el numeral 18, del artículo 86 de la Ley 1242 de 2008⁴, señala que: "..., El Ministerio de Transporte queda facultado para expedir y mantener actualizados, los siguientes reglamentos de navegación fluvial, de manera que oportunamente se adapten sus normas a los adelantos operativos y tecnológicos que se den en relación con el transporte fluvial y la actividad portuaria: 18. **Reglamento para el procedimiento para la investigación de los accidentes y siniestros fluviales...**". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Dentro de este mismo contexto, es menester señalar que el artículo artículo 3.1.1., del Decreto No. 1070 de 2015 –Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa-, estableció la derogatoria de todas las disposiciones de naturaleza reglamentaria que no se encuentren íntegramente incorporadas en él, como es el caso del Decreto 951 de 1990 "Por el cual se reglamenta parcialmente el Decreto ley 2324 de 1984, sobre competencia de la Dirección General Marítima y Portuaria en las áreas fluviales de su jurisdicción", que contenía expresamente la competencia y normas aplicables para las investigaciones por accidentes o siniestros ocurridos en las áreas fluviales bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

En ese sentido, la Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto, solo posee jurisdicción y competencia para adelantar los siniestros que ocurran dentro de los límites fluviales señalados en el artículo segundo del Decreto Ley 2324 de 1984, cuando se vean involucradas naves y artefactos marítimos y/o fluviales, de bandera internacional o de aquellas nacionales que tengan como destino un puerto extranjero⁵, por cuanto no hay norma legal que de manera taxativa establezca la citada competencia, requisito ineludible para esta temática y sobre la cual no es dable la aplicación de normas por vía de interpretación extensiva y/o analogía.

2.2. Tratándose de la declaratoria de responsabilidad administrativa por violación a las normas de la Marina Mercante (Derecho Administrativo Sancionatorio), como uno de los elementos constitutivos de la sentencia de primera instancia (art. 48 del Decreto Ley 2324 de 1984) y en cuanto al control de la Autoridad Marítima Colombiana sobre las embarcaciones marítimas o fluviales, se considera importante precisar lo siguiente:

El artículo 76 de la Ley 336 de 1996⁶, establece que corresponderá a la Dirección General Marítima **el control de la navegación sobre aquellas embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera y /o de bandera nacional con puerto de destino extranjero** (paráfrasis).

⁴ "Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones"

⁵ Artículo 76 de la Ley 336 de 1996.

⁶ "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Lo anterior es de suma importancia, toda vez que la Bahía de Cartagena posee una connotación especial a la luz de lo consignado en la Ley 1242 de 2008 (art. 4.), es decir, se cataloga como una vía fluvial en la cual confluyen competencias entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima.

Dentro de esa misma línea, es preciso acotar que el control del **tránsito fluvial de las naves o artefactos navales marítimos que transiten por vías fluviales** (art. 11), corresponderá a la Autoridad Marítima Colombiana, es decir, solamente sobre las naves y artefactos navales con *naturaleza marítima* (registradas ante la Capitanía de Puerto o en la Dirección General Marítima, cuando haya lugar).

En lo que respecta al **control de la navegación**, las condiciones técnicas y de seguridad de las **embarcaciones fluviales de tráfico nacional** y la aptitud de la tripulación, corresponderá al Ministerio de Transporte a través de las Inspecciones Fluviales, con el apoyo de la Policía Nacional o quien haga sus veces (parágrafo 1, artículo 11, Ley 1242 de 2008).

Lo anterior, sin perjuicio del control integral de la Superintendencia de Transporte, sobre las empresas prestadoras de los servicios de transporte fluvial y de la actividad portuaria (artículo 12 de la Ley 1242 de 2008).

En este sentido, se tiene que la Autoridad Marítima ejercerá el control objetivo (Facultad Administrativa Sancionatoria) sobre todas aquellas infracciones que se den en virtud de la navegación fluvial, única y exclusivamente cuando se encuentren involucradas naves y artefactos navales marítimos o embarcaciones fluviales de bandera extranjera o colombiana con puerto de destino extranjero; situación que para el caso particular no se verifica, toda vez que versa sobre una embarcación fluvial de tráfico nacional, siendo en este sentido competentes la respectiva Inspección Fluvial.

Así pues, ante las situaciones anteriormente descritas y en virtud de los deberes y facultades jurisdiccionales establecidas en los artículos 42 y 132 del Código General del Proceso, aplicable por vía de remisión general del Decreto Ley 2324 de 1984, relacionadas con el control de legalidad que debe realizar el juez, una vez agotada cada etapa del proceso y, una vez verificada las irregularidades procesales manifestadas, relacionadas con la ausencia total de jurisdicción y competencia para desarrollar la investigación, se procederá a revocar integralmente la sentencia de primera instancia del 23 de septiembre de 2019, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En ese sentido, este Despacho una vez detectado el yerro hermenéutico no debe seguir recayendo en él, sino agotar las herramientas jurídicas pertinentes para que los involucrados obtengan una decisión fundamentada en la justicia integral y el debido proceso.

Dicha decisión, redunda en el cumplimiento legítimo de garantizar y preservar los principios constitucionales y procesales relacionados con el debido proceso, contradicción, legalidad, derecho a la administración de justicia, entre otros.



Identificador: 9AIP pA+d wJzo mVuv xgcu d25n dDU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.



Identificador: 9AFP pA+d wJ2o mVuv xgcu d25n dDU=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR y el código de barras.

Lo anterior, en total congruencia con los argumentos planteados por los recurrentes, abogados JOSÉ MIGUEL SABALZA PARRA, apoderado judicial del señor VICENTE TORRES MODGSON, Capitán de la embarcación La Mano de Dios y el abogado LUIS CARLOS MEDRANO LADEUZ, apoderado judicial de los señores CARLOS ALBERTO MARTÍNEZ, JESUCITA DEL CARMEN RANGEL MARTÍNEZ y CIPRIANO JOSÉ GARCÍA CABEZA LILIANA ESTRADA CERA, afectados con la ocurrencia del siniestro, los que por *sustracción de materia* y atendiendo los fundamentos jurídicos que soportan la presente decisión, este Despacho no se referirá a ellos de manera independiente.

Así pues, conforme a lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR integralmente la sentencia de primera instancia del 23 de septiembre de 2019, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a lo manifestado en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º. - NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena la presente decisión, al señor JOSÉ MIGUEL SABALZA PARRA, apoderado judicial del señor VICENTE TORRES MODGSON, Capitán de la embarcación La Mano de Dios y al abogado LUIS CARLOS MEDRANO LADEUZ, apoderado judicial de los señores CARLOS ALBERTO MARTÍNEZ, JESUCITA DEL CARMEN RANGEL MARTÍNEZ y CIPRIANO JOSÉ GARCÍA CABEZA LILIANA ESTRADA CERA, afectados con la ocurrencia del siniestro 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia en digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

Vicealmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo