

EDICTO

NOTIFICADOS: Sres.

JOSE DOMINGO MURILLO capitán y propietario motonave sin nombre, sin matrícula
DEMÁS PARTES INTERESADAS

EXPEDIENTE N° 11012020003

PROVIDENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA - DIMAR 25 DE MARZO DE 2020

POR MEDIO DEL CUAL SE FALLA EN SEGUNDA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN
JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO-ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES SPILBUN
20, MATRÍCULA CP-01-2850-B Y EMBARCACION SIN NOMBRE, SIN MATRÍCULA.

El señor Capitán de Puerto de Buenaventura,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar responsables por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, a los señores Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO SEGUNDO: Declarar solidariamente responsable por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01- 2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, a la compañía Servicios de Pilotaje de Buenaventura S.A. – SPILBUN S.A., con Nit. 800.170.647-5, 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 determinar el avalúo de los daños ocasionados como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO CUARTO: Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, en calidad de capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495 y 1503; y en el Decreto 1070 de 2015, en el 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 Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, en calidad de capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que asciende a un valor de Un Millón Ochocientos Diecisiete Mil Cincuenta y Dos Pesos moneda legal Colombiana (\$1.817.052), equivalentes a 50.045 Unidades de Valor Tributario Vigente (UVT), pagaderos en forma solidaria con la empresa Servicios de Pilotaje de Buenaventura S.A. – SPILBUN S.A., con Nit. 800.170.647-5, representada legalmente por quien haga sus veces, empresa propietaria de la citada motonave, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 268-84007-1, del Banco de Occidente, código de recaudo 022234, a nombre de la Dirección General Marítima – DIMAR, con Nit. 830.027.904-1, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído.

ARTÍCULO SEXTO: Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No.16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1437, 1495, 1501, numeral 2 y 1503; en el Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36; Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7, artículo 7.1.1.1.2.1., código 007 y artículo 7.1.1.1.2.6., código 035, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Imponer a título de sanción al señor José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No.16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, un **Llamado de Atención**, exhortándolo a que vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima, efectuando la navegación en naves que se encuentren debidamente matriculadas ante la Autoridad Marítima, contando con todos los elementos de seguridad requerido para el ejercicio de su actividad, acuerdo lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el Código de Comercio, artículos 1437, 1501, núm. 2 y

1503 para que de esta forma cuente con una motonave debidamente reconocida y habilitada por la Autoridad Marítima Colombiana, previo cumplimiento de los requisitos legales, que le permita hacerse a la mar en una motonave que cuente con todas las medidas de seguridad. **ARTÍCULO OCTAVO:** No condenar en costas, ni en agencias en derecho. **ARTÍCULO NOVENO:** Notificar del contenido del presente fallo a los interesados, 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 el presente fallo proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54. Notifíquese Y Cúmplase, (FDO) Capitán de Fragata JAVIER ENRIQUE GOMEZ TORRES Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija en la mañana de hoy siete (07) de abril de dos mil veintiuno (2021) 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 veintiuno (2021), 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 Bonilla Preciado
Secretaria Sustanciadora

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 25 de marzo de 2021

Referencia: 11012020003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y,

CONSIDERANDO

Corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo a lo consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27 y en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8.

El artículo 3 ibídem, considera como actividades marítimas, entre otras, las relacionadas con el control del tráfico marítimo y la navegación marítima por naves y artefactos navales.

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 mediante protesta de fecha 29 de abril de 2020, tuvo conocimiento que el día 25 de abril de 2020, cuando la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, se encontraba realizando tránsito hacia boya de mar, se presentó un abordaje con una embarcación de pesca artesanal, siendo aproximadamente las 01:25 horas.

Mediante auto de fecha 07 de julio de 2020 se ordenó la apertura de la investigación de carácter jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de abordaje entre la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en la página web: www.dgmaritima.gov.co. Identificador: 6E5x p/ps /MAC 9rSK 1SzV 9mRz +rs=

Mediante oficios de fecha 27 de julio de 2020, se le comunicó sobre el inicio de la investigación al capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, al marinero de la citada nave, al representante legal de la empresa SPILBUN S.A., a los señores Diego Fernandez y Nicolás Sarmiento, pasajeros de la citada nave y al capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula.

Así mismo, mediante los citados oficios, el despacho les solicitó comparecer el día 06 de agosto de 2020, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública a celebrarse de forma virtual en el link suministrado en los oficios citatorios, informándoles además a cada una de las personas citadas, que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 06 de agosto de 2020, el señor José Fredy Portocarrero Suarez, capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

- Lleva 8 años en la empresa y cinco como motorista.
- Tiene licencia de motorista de pequeñas embarcaciones, vigente.
- El día 25 de abril siendo las 01:25 de la madrugada procedió a salir de la pagoda a una maniobra de arribo en la motonave Spilbun 20.
- A la altura del segundo pangón a una velocidad de 14 nudos, de repente vio una forma de troza o madera, y se tiró hacia el lado de babor, tratándola de esquivar, pero sintió un golpe.
- Se regresó para verificar que había pasado y vio una persona en el agua y se acercó a recogerla.
- El marinero procuró darle los primeros auxilios para subirlo a la nave y preguntarle cómo estaba.
- En ningún momento vio luces o señalización de luces que lo identificara como un pescador.
- Llegó Guardacostas al lugar, le pregunto a la persona como estaba, como se llama, le pidieron luces y el señor no mostró luces, y tampoco tenía cédula.
- Vi la troza de madera delante de la lancha de forma visual.
- Se enteró que el abordaje había sido con otra lancha en el momento en que le bajo a la nave y se regresó a verificar que había pasado.
- Se encontraban en funcionamiento las luces de piloto, la verde y la roja, los reflectores que lleva en la proa, la luz blanca de popa, la lancha tiene GPS, sonda, los radios y equipos de comunicación y estaban en funcionamiento.
- Desde que zarpó hasta el impacto con la otra lancha transcurrieron unos 5 minutos.
- El marinero en la norma que tienen en la empresa cuando van a salir él siempre va atrás verificando los motores porque están fríos.
- Anotó lo sucedido en el libro de bitácora de la nave.

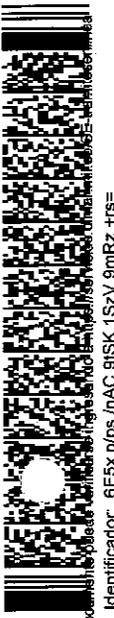
- Al momento de la ocurrencia del siniestro se encontraba navegando a 14 nudos
- Esa noche estaba oscuro pero claro y un poquito lluvioso, si podía ver.
- Se verificó la nave Spilbun 20 y no tuvo entrada de agua.
- Tenía visibilidad aproximada de 100 metros.
- Las personas que iban a bordo de la nave no sufrieron heridas por el accidente.
- Si estaba utilizando el navegador y el AIS como ayuda a la navegación, en la lancha no hay radar.
- No vio ninguna luz que le diera una señal de que hubiera una lancha en el camino.
- Las lanchas de pesca artesanales no marcan en el navegador.

Por otro lado, el señor Gilberto Asprilla Rivas, representante legal de la empresa Servicios de Pilotaje de Buenaventura S.A. – SPILBUN S.A., empresa propietaria de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, en desarrollo de la diligencia, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

- No se encontraba a bordo de la motonave para la fecha de los hechos.
- Se enteró del accidente vía teléfono y la información que le suministraron fue la que señaló el capitán de la nave en su declaración.
- El lugar exacto no le fue informado porque tienen es referencias.
- La Spilbun 20 tiene exactamente todos los equipos que exigen la DIMAR en la resolución 0672, tiene AIS, brújula, ecosonda, luces de navegación, equipada exactamente como lo establece la resolución.
- La motonave Spilbun 20 no tiene radar.
- No tiene claridad que la persona haya presentado una reclamación directa ante la empresa.

El señor Nilson Barahona Tribiño, marinero de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, en desarrollo de la diligencia, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

- Tiene 03 años trabajando en la empresa SPILBUN S.A. trabajando como marinero en la lancha SPILBUN 20.
- Como marinero una de sus funciones es primero que todo estar pendiente de la embarcación donde este navegando, los implementos de las máquinas que todo vaya funcionando, que las personas que se van a subir a la embarcación tengan sus implémentos de protección.
- Estaba a bordo de la nave con el señor Fredy el día de los hechos.
- Le dieron las funciones por escrito, el manual de funciones.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando al siguiente enlace: https://www.digitec.gov.co/verificador. Identificador: 6ESX/p/ps/nAC 9ISK 1SZV 9mRz +rs=

- A la altura del segundo pangón como la lancha va recién despegando se va a una velocidad mínimo, pero cuando va despegando le toca ir a revisar la máquina para ver que todo esté funcionando bien.
- Cuando estaba observando la máquina notó que la lancha se escoro hacia un lado.
- El capitán dio la vuelta para ver que paso y sintió como si hubieran golpeado un palo o una trocita.
- Cuando se acercaron hacia el objeto vieron que el señor estaba en el agua.
- Vio una canoa de madera que ya estaba llena de agua y le vio solo los borditos.
- Se encontraba en la parte de la popa, donde se encuentran los motores al momento del accidente.
- Ese día tanto los equipos como luces de navegación estaban funcionando bien.
- Desde que recogieron los pilotos pasaron entre 5 y 6 minutos hasta que se presentó el pequeño incidente.
- No observo en la canoa algún tipo de luz o lámpara, ni señalización ni boya que permitiera identificarla, no tenía nada.
- El tripulante de la canoa no tenía ningún elemento de protección, ni chaleco.
- El capitán de la nave es quien hace seguimiento al AIS y al navegador de la lancha.

El señor José Nicolás Sarmiento, piloto práctico a bordo de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, en desarrollo de la diligencia, expuso entre otras cosas, lo siguiente:

- Si se encontraba a bordo de la motonave cuando ocurrió el accidente.
- Iba en calidad de pasajero en ese momento e iba entre dormido cuando ocurrió el incidente.
- Se dio cuenta porque la lancha hizo una maniobra franca a un costado y lo saco del estado de somnolencia.
- Al verificar el área se encontró a una persona y se procedió a rescatar a esa persona.
- Ya más cerca se veía como un tronco, el golpe fue como cuando se colisiona con trozas, es muy común durante la navegación.
- El marinerero procedió a prestar ayuda a la persona, quien no traía elementos de seguridad, ni de bioseguridad.
- El patrón contacto a la estación de radio de la empresa y llamo a la estación de control de tráfico marítimo.

- El marino generalmente está haciendo verificaciones especialmente en las máquinas.
- No percibió nada de luz o señalización en la embarcación de madera.
- Aclaró que en esa ocasión no estaba en calidad de piloto, sino como pasajero.

Adicionalmente, en desarrollo de la diligencia, se dejó constancia que el señor José Domingo Murillo, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula no asistió a la diligencia, ni presentó excusa razonable por la inasistencia. Así mismo, se decretó el desistimiento de la práctica de la diligencia de testimonio del señor Diego Fernandez, pasajero de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, para la fecha de los hechos.

INFORME PERICIAL

Este despacho teniendo en cuenta que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 417 del 17 de marzo del 2020, declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el Territorio Nacional, derivada de la Pandemia COVID-19, y que el señor Director General Marítimo mediante la Resolución No. (0112-2020) MD-DIMAR-GLEMAR, de fecha 18 de marzo de 2020, dispuso suspender los términos judiciales y legales aplicables a los siguientes procesos y procedimientos a cargo de la Dirección General Marítima, no designó un perito que se desplazara al lugar y pudiera obtener material probatorio que permitiera determinar la causa u origen del siniestro y el avalúo de los daños presentados como consecuencia del mismo.

No obstante lo anterior, se nombró al señor Eduardo Medina Cardona, inspector marítimo especialista en naves y artefactos navales para que realizara inspección a la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B.

Como resultado de la inspección, el perito allego informe en el cual, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

- *“La embarcación se encontraba abarloada a otra embarcación de la empresa SPILBUN.*
- *En la embarcación SPILBUN 20 se encontraba 01 tripulante.*
- *Una vez verificados los costados (estribor y babor), proa y popa de la embarcación, no se evidencia golpes en la obra viva. Se observa deterioro en el esquema de pintura como consecuencia de las aproximaciones a buques y/o muelles.*
- *No se evidencia hendiduras y/o abolladuras en la obra viva de la embarcación.*
- *Se procedió a efectuar prueba de máquinas por espacio de 20 minutos. Los motores y mandos funcionan adecuadamente.*
- *Los equipos de seguridad y de salvamento se encuentran debidamente marcados e identificados y coinciden con los registrados en el Certificado de Seguridad.*
- *Se efectuó una prueba de equipos de comunicaciones y están funcionando correctamente”.*



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en la página: <http://www.dgmar.gob.ec/verificador>. Identificador: 6E5x/p/ps/nAC 9ISK 1SZV 9mRz +rs=

El informe resultante de la inspección fue fijado en lista el día 01 de diciembre de 2020, corriéndose traslado a las partes por el término de 03 días, sin que las partes se pronunciaran sobre los mismos.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El despacho de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 44, mediante auto de fecha 31 de diciembre de 2020, ordenó correr traslado a las partes por el término de tres (03) días hábiles para la presentación de alegatos de conclusión.

Mediante oficios de fecha 13 de enero de 2021, se citó al capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, al capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, al representante legal de la empresa SPILBUN S.A. y al apoderado de esto dos últimos, para que comparecieran al despacho con el fin de notificarlos personalmente del auto de fecha 31 de diciembre de 2020.

El apoderado del capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y de la compañía SPILBUN S.A. mediante correo electrónico de fecha 19 de enero de 2021, allegó memorial contentivo de alegatos de conclusión, con el cual expuso al despacho lo siguiente:

"(...) el hecho ocurre por el incumplimiento de la normatividad de navegación de la motonave pesquera, sin nombre y sin matrícula con la cual se dio la colisión, debido a que esta última no contaba con la señalización necesaria de iluminación siendo las horas de la noche y a más de eso se encontraba en atracada en un lugar prohibido para estacionar las motonaves. Siendo una culpa exclusiva de la motonave o artefacto sin nombre.

De la conceptualización de la inspección efectuada a la motonave SPILBUN 20 por parte de inspector Marítimo, especialista en Naves y artefactos Navales EDUARDO MEDINA CARDONA, se evidencia que la citada motonave que los motores y mandos funcionan adecuadamente. Igualmente que los equipos de seguridad y salvamento se encuentran debidamente identificados y coinciden con los registros de seguridad. Que las pruebas a los equipos de comunicaciones arrojó que funcionaban correctamente. (...).

(...) cuando a la altura del segundo pangón se encontraba navegando una embarcación tipo pesquera sin ningún tipo de luces, la cual se pudo hacer visible cuando la motonave SPILBUN 20 estaba ya muy cerca, que pese a que el Capitán de la SPILBUN 20 trató de esquivar le fue imposible, golpeándola por un costado.

La motonave SPILBUN 20 en el momento del siniestro auxilió a la otra embarcación siniestrada, no pudiéndose rescatar y perdiéndose en cubo de pescado que tenía. (...).

La causa del incidente es evidentemente culpa de quien colocó imprudentemente un artefacto marítimo en una vía sin señalización alguna, como se desprende de las pruebas que obran en el expediente, no existiendo por parte de la motonave SPILBUN 2 conducta alguna que demuestre negligencia, por el contrario, actuó con la debida diligencia, no pudiendo evitar el siniestro. Todo esto unido a las condiciones de ser noche y unida a unas pésimas condiciones atmosféricas".

El capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula no compareció al despacho para efectos de ser notificado personalmente del auto que ordenó correr traslado para la presentación de alegatos de conclusión, razón por la cual le fue notificado de forma subsidiaria mediante aviso de fecha 29 de enero de 2021.



Identificador: 6E5x p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento electrónico.

Dentro del término de ley, el capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula no presentó alegatos de conclusión.

- Respecto de las alegaciones presentadas por el apoderado del capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y de la compañía SPILBUN S.A.:

Coincide el despacho con lo expuesto por el apoderado ya que obra en el expediente material probatorio que da cuenta sobre la situación jurídica de la nave pesquera, por no encontrarse matriculada ante la Autoridad Marítima, y por no contar con luces y/o señales lumínicas que indicaran su posición en la Bahía de Buenaventura.

Así mismo, se tiene que con base en el informe resultante de la inspección realizada a la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, se obtuvo como resultado que los motores y demás elementos y equipos de seguridad funcionaban correctamente.

Sumado a lo anterior, de las declaraciones del capitán y del marinero de la motonave Spilbun 20, se observa que los equipos y/o ayudas a la navegación de la nave se encontraban funcionando correctamente para la fecha de ocurrencia de los hechos.

Por otro lado, de las citadas declaraciones se tiene que el capitán de la motonave Spilbun 20, tuvo a la vista un trozo de madera, razón por la cual procedió a realizar una maniobra evasiva, sin embargo, a pesar de la media adoptada, alcanzo a tener un contacto con la nave de pesca que trajo como consecuencia el siniestro marítimo de abordaje objeto de investigación.

Respecto de la determinación de la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo, corresponde al juez de la causa, con base en el material probatorio obrante en el expediente, realizar el análisis respectivo para endilgar la responsabilidad en cabeza de quien corresponda, siempre y cuando haya lugar a ello.

No se comparte la afirmación realizada por el apoderado cuando argumenta que para la fecha de los hechos se presentaban unas pésimas condiciones atmosféricas, ya que el capitán de la nave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, expuso que era de noche, estaba lluvioso pero estaba claro y había buena visibilidad.

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

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.

Es así, 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



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se plasma en el código QR adjunto. Identificador: BE5x p/ps /nAC 9ISK 1SZY 9mRz +rs=

hechos. Jurisprudencialmente¹ 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.

En atención a los conceptos de actividad peligrosa y culpa náutica expuestos, para determinar la responsabilidad por el hecho y el daño producido en el caso que se examina, es necesario tener en cuenta que los capitanes de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, y de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, se encontraban en desarrollo de la actividad marítima de la navegación calificada por la norma como peligrosa.

En consideración a lo anterior, y con el fin de velar por la seguridad marítima y la vida humana en el mar, es importante recordar que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, con el cual se desarrolla una determinada actividad realizada por el hombre. Es así que el artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y exige sólo, que el daño pueda imputarse.

Acuerdo declaración del capitán de la nave se puede colegir que una vez zarparon transcurrieron aproximadamente 05 minutos hasta que sintió el impacto en la nave, y al retornar para verificar lo que había sucedido, observó que había una persona en el agua, procediendo a sacarla y prestarle los primeros auxilios, evidenciando que había impactado una nave de pesca artesanal.

Así mismo, acuerdo lo manifestado por el capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, antes de presentarse el abordaje con la nave de pesca artesanal, alcanzó a visualizar un trozo de madera, razón por la cual ejecuto una maniobra evasiva con el fin de evitar el impacto, sin embargo, no lo logró evitar el abordaje con la nave de pesca artesanal.

Se encuentra debidamente probado en la investigación que el marinero a bordo de la nave se encontraba en la parte de atrás de la lancha cumpliendo con su función de estar pendiente de los motores, sin embargo, y a pesar de estar realizando una navegación nocturna, el capitán de la nave no le dio instrucciones para que se desplazara hacia la proa de la lancha como medida de seguridad para que le ayudara sirviéndole de guía y le comunicara sobre cualquier riesgo o novedad que se pudiera presentar durante la navegación.

Aunado lo anterior, el capitán de la nave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B manifestó que las naves de pesca artesanal no son detectadas por el navegador, lo que significa que para visualizar este tipo de naves debe realizar un control o una verificación de tipo visual, pudiendo apoyarse en el marinero de la nave, pero como ya se manifestó, éste se encontraba en la popa de la citada nave.

Por otro lado, se tiene que el señor José Domingo Murillo, se encontraba a bordo de una lancha de pesca artesanal, la cual no se encuentra matriculada ante la Autoridad Marítima, y no contaba con luces de navegación que lo hicieran visible ante las demás naves que pudieran navegar por el lugar de los hechos, y de esta forma evitar que se presentara un accidente como el ocurrido, y por el cual se dio inicio a la presente investigación.

¹ Corte Suprema de Justicia, sentencia del 19 de junio de 1942, La culpa en la responsabilidad por actividades peligrosas, reiteración de la sentencia de 14 de abril de 2008. Responsabilidad objetiva. Exoneración mediante la prueba de una causa o elemento extraño. (SC2107-2018; 12/06/2018).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento no depende de la presencia de este código QR. Identificador: 6ESx p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

Existen pruebas suficientes que demuestran que el siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, y la nave Sin Nombre y sin matrícula, fue la consecuencia de que el capitán de la motonave Spilbun 20 no le diera al marinero la instrucción de dirigirse a la proa, a pesar de encontrarse realizando navegación nocturna, confiando el capitán de la nave en su capacidad visual, máxime cuando acuerdo su versión, las naves de pesca artesanal no son detectadas por el navegador con el que se encuentra equipada la nave.

Adicionalmente, se tiene que el señor José Domingo Murillo, se encontraba a bordo de una nave Sin Nombre y sin matrícula, sin contar a bordo con luces de navegación que lo hicieran visible frente a otras naves, situación que también dio lugar al siniestro marítimo de abordaje.

FRENTE AL AVALÚO DE LOS DAÑOS:

El inspector marítimo designado por el despacho, indicó en su informe que una vez verificados los costados (estribor y babor), proa y popa de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, no se evidenciaron golpes en la obra viva, así como tampoco hendiduras o abolladuras.

La compañía SPILBUN S.A., empresa propietaria de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, en el escrito de que trata el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 35, numeral 5, ni en memorial posterior, no realizó una estimación de los daños que como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo, haya sufrido la motonave.

Por su parte, el señor José Domingo Murillo, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, mediante memorial de fecha 29 de abril de 2020, presentó una relación de los daños que le fueron causados como consecuencia del siniestro marítimo.

Sin embargo, se observa que la estimación de los daños realizada por el señor Murillo, es de tipo personal y la misma no se encuentra debidamente soportada en cotización, facturas u otro tipo de documentos emitidos por empresas o establecimientos de comercio que den soporte comercial a la estimación de perjuicios realizada.

Por lo anterior, este despacho se abstendrá de determinar el avalúo de los daños generados como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula.

Lo anterior, no obsta para que el interesado acuda ante la jurisdicción ordinaria y ejecute las respectivas acciones legales, teniendo como base los resultados de este fallo.

FRENTE A LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE:

El Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 48, dispone 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:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras. Identificador: 6E5x p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

- Respecto del capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B.

El capitán de la motonave expuso que el accidente se presentó a las 01:25 horas del día 25 de abril de 2020 después de zarpar para una maniobra de arribo, estaba oscuro pero claro y un poquito lluvioso, y con una visibilidad aproximada de 100 metros.

Así mismo, el capitán manifestó que por norma de la empresa el marino siempre va atrás verificando los motores porque están fríos, que el navegador no detecta naves de pesca artesanal y que alcanzo a ver como una troza de madera, razón por la cual realizó una maniobra para evitar impactarla.

De lo anterior, se puede colegir que el capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, confió en la visibilidad que tenía de hasta 100 metros aproximadamente para realizar la navegación nocturna, con la cual alcanzó a observar lo que le pareció una troza de madera, siendo ésta una nave de pesca artesanal, pero sin apoyarse en el marino quien se encontraba en la popa de la nave, a quien no le ordenó que se desplazara hacia la proa para que le sirviera de guía y apoyo durante la navegación.

Queda entonces debidamente probado para este despacho que el capitán de la motonave realizó navegación nocturna con referencia visual de la ruta que cubría, lo que conllevó a que finalmente a que se presentara el abordaje con la nave de pesca artesanal.

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).

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

El artículo 1503 ibídem expresa que la responsabilidad del capitán *principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.*

De las normas previamente citadas, este despacho encuentra que el capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, 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.

El capitán de la nave, puso en riesgo la seguridad de la nave, de la tripulación, de los pasajeros, ya que, como resultado del abordaje, la nave de pesca artesanal naufragó, se perdieron elementos de pesca y el capitán de dicha nave pudo resultar con lesiones en su integridad personal.

Las anteriores conductas constituyen una clara y flagrante violación a las normas que regulan la actividad marítima y de marina mercante colombiana.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: 6E5x p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

- Respecto del capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula.

Del material probatorio obrante en el expediente se observa que para el día 25 de abril de 2020, el señor José Domingo Murillo, se encontraba a bordo una nave de pesca artesanal que no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima, y que no contaba con luces de navegación que lo hicieran visible ante otras naves en horas nocturnas.

Es obligación del capitán como jefe de gobierno de la motonave, cumplir con las normas que regulan la actividad marítima, así se desprende de los artículos que se citan a continuación:

El Decreto 1070 de 2015 en el artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, 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).

Adicional a lo anterior, el Código de Comercio, en el artículo 1495, señala: *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave...”* Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley...” (Cursiva y subrayado fuera de texto).

El artículo 1503 ibídem expresa que la responsabilidad del capitán *principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.*

Que corresponde al jefe de gobierno cumplir las leyes y demás normas y reglamentos que expida la autoridad marítima, en el cumplimiento de sus funciones y obligaciones como jefe de gobierno de la motonave, tal y como se desprende del artículo 1501, numeral 2 del código de comercio.

El Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 86 establece que las naves colombianas se individualizan por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.

Conforme a lo anterior, el artículo 86 ibídem, establece lo siguiente:

Artículo 86. Matrícula, registro y control de naves: *La Dirección General Marítima y Portuaria se registrará por lo estipulado en el Código de Comercio para efectos de matrícula, registro y control de naves.*

Parágrafo: *El número de matrícula de una nave o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente”.*

En consonancia con la norma transcrita, el Capitán de Puerto como representante de la Autoridad Marítima, es la persona legitimada para matricular todas las naves que pretendan navegar en aguas jurisdiccionales de la República de Colombia.

La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional, un “Certificado de Matrícula” en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su propietario o armador.

En concordancia con lo anterior, el Código de Comercio en el artículo 1437, preceptúa lo siguiente:



Artículo 1437. Nacionalidad de naves matriculadas en Colombia. Toda nave matriculada en Colombia, es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano.

Las naves marítimas se matricularán en capitanía de puerto colombiano.

Como se puede observar en la norma anteriormente citada, toda nave Colombiana debe ser matriculada en la Capitanía de Puerto que ejerza jurisdicción sobre el territorio donde vaya a efectuar la navegación la motonave a matricular.

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.

Para efectos de determinar la sanción a imponer como consecuencia de las conductas descritas anteriormente, se debe atender lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el Título V, el cual establece lo relacionado con las sanciones y multas sobrevinientes de cualquier infracción o intento de contravención a las normas del citado decreto.

Por su parte el artículo 80, literal d, ibídem, establece que las multas podrán ser desde un (01) 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.

Para efectos de determinar el monto de la sanción a imponer al capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, se tendrá en cuenta el tiempo de experiencia que tiene como gente de mar y capitán de la citada nave, que es una persona que ha cursado el respectivo curso de motorista costanero, que gracias a esa formación académica tiene conocimiento sobre la forma en que debe desempeñarse como capitán de una nave, debe conocer las funciones y obligaciones que le impone la ley, conoce sobre las funciones y el apoyo que debe brindar al marino de la nave mientras ejerza la actividad de la navegación, quien además se encuentra bajo sus instrucciones, y es una persona que realiza constantemente este tipo de navegación para la empresa con la cual se encuentra vinculado laboralmente, dada la actividad comercial desarrollada por la compañía SPILBUN S.A.

Respecto del capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, se atenderá lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, que establece en que pueden consistir las sanciones a que hubiera lugar por la violación o infracción a las normas de marina mercante.

De acuerdo con lo estipulado en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional:

"La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley (CP Art. 230) -es necesariamente individual".

Con el fin de dosificar y determinar la sanción a imponer, con fundamento en los principios de proporcionalidad y razonabilidad, recordando además que para



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras. Identificador: 8E5x p/ps /nAC 9ISX 1SzV 9mRz +r8=

ejercer navegación se debe adelantar y obtener los trámites establecidos en la norma.

Significa lo anterior, que este despacho exhorta al capitán de la nave Sin Nombre y sin matrícula, a que sea una persona vigilante y cumplidora de las normas que regulan la actividad marítima, realizando la actividad en una nave que se encuentre debidamente matriculada ante la Autoridad Marítima, que cuente con todos los elementos de seguridad, como luces de navegación, chalecos salvavidas, bengalas etc., que le permitan ejercer su actividad de forma segura en lugares que no sean de normal tránsito de naves de pasajeros y de servicios especiales, con el fin de preservar la seguridad y la vida humana en el mar y que situaciones como la analizada en la presente investigación no se vuelvan a presentar.

Entonces, bajo los parámetros establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, para efectos de determinar el tipo de sanción a imponer al señor José Domingo Murillo, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, y las observaciones anotadas anteriormente respecto de las conductas investigadas, se considera pertinente estimar la sanción en un "LLAMADO DE ATENCIÓN".

Respecto al señor José Fredy Portocarrero Suarez, capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y con base a los parámetros establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, literal d, la sanción a imponer será la "MULTA", siendo pertinente estimarla en dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme lo ya expuesto.

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad del armador de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, 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 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 Código de Comercio, artículos 1478, numeral 2 y 1479, 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.

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.



Identificador: 6E5x p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento electrónico.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO:

Declarar responsables por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, a los señores Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO SEGUNDO:

Declarar solidariamente responsable por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, a la compañía Servicios de Pilotaje de Buenaventura S.A. – SPILBUN S.A., con Nit. 800.170.647-5, 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 determinar el avalúo de los daños ocasionados como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje presentado entre las motonaves Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B y la motonave Sin Nombre y sin matrícula, ocurrido el día 25 de abril del año 2020, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO CUARTO:

Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, en calidad de capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1495 y 1503; y en el Decreto 1070 de 2015, en el 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 Jose Fredy Portocarrero Suarez, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.478.243, en calidad de capitán de la motonave Spilbun 20, matrícula CP-01-2850-B, multa de dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que asciende a un



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de barras.
Identificador: 6ESx p/ps /nAC 9tSK 1SzV 9mRz +rs=

valor de Un Millón Ochocientos Diecisiete Mil Cincuenta y Dos Pesos moneda legal Colombiana (\$1.817.052), equivalentes a 50.045 Unidades de Valor Tributario Vigente (UVT), pagaderos en forma solidaria con la empresa Servicios de Pilotaje de Buenaventura S.A. – SPILBUN S.A., con Nit. 800.170.647-5, representada legalmente por quien haga sus veces, empresa propietaria de la citada motonave, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 268-84007-1, del Banco de Occidente, código de recaudo 022234, a nombre de la Dirección General Marítima – DIMAR, con Nit. 830.027.904-1, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído.

ARTÍCULO SEXTO:

Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No.16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 1437, 1495, 1501, numeral 2 y 1503; en el Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36; Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7, artículo 7.1.1.1.2.1., código 007 y artículo 7.1.1.1.2.6., código 035, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO SÉPTIMO:

Imponer a título de sanción al señor José Domingo Murillo, identificado con cédula de ciudadanía No.16.491.415, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, un **Llamado de Atención**, exhortándolo a que vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima, efectuando la navegación en naves que se encuentren debidamente matriculadas ante la Autoridad Marítima, contando con todos los elementos de seguridad requerido para el ejercicio de su actividad, acuerdo lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el Código de Comercio, artículos 1437, 1501, núm. 2 y 1503 para que de esta forma cuente con una motonave debidamente reconocida y habilitada por la Autoridad Marítima Colombiana, previo cumplimiento de los requisitos legales, que le permita hacerse a la mar en una motonave que cuente con todas las medidas de seguridad.

ARTÍCULO OCTAVO:

No condenar en costas, ni en agencias en derecho.

ARTÍCULO NOVENO:

Notificar del contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio web de la Autoridad Marítima Colombiana. Identificador: 6ESx p/ps /nAC 9iSK 1SzV 9mFz +rs=

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 el presente fallo proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54.

Notifíquese y cúmplase,



Capitán de Fragata **JAVIER ENRIQUE GÓMEZ TORRES**
Capitán de Puerto de Buenaventura



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma electrónica avanzada. Identificador: 6E5x p/ps /nAC 9fSK 1SzV 9mRz *rs=