

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

28 SEP 2018

Referencia: 11012015001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 12 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" de bandera de colombiana e "INTER 1" de bandera colombiana, ocurrido el 5 de enero de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor JAIRO ORLANDO GUTIERREZ, en condición de Director operativo de FORTOX el día 5 de enero de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1", razón por la cual el 7 de enero de 2015 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 12 de agosto de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO en condición de Capitán de la motonave "LA TRINITY".

Asimismo, lo declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante, imponiendo a título de sanción multa de CINCO (05) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA PESOS m/cte. (\$ 3.447.270.00), pagaderos solidariamente el señor ALFREDO SALAZAR RUIZ en condición de Armador de la motonave "LA TRINITY".

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Naval en navegación LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, en informe pericial (folios 151 al 166) presentó las siguientes conclusiones:

"(...)

#### CONCLUSIONES:

(...)

*Es mi concepto que el Siniestro Marítimo - Abordaje, presentaron entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1", ocurrido el pasado lunes 05 de enero de 2.015 a las 12:47 horas, se debió a la falta de vigilancia durante la navegación de la motonave "LA TRINITY", la cual durante su recorrido en ningún momento se percató de la presencia en el área de la motonave "INTER 1", que se encontraba fondeada frente a los muelles 6 y 7 de SPRBUN.*

*Esta falta de vigilancia, además de que, por estar navegando con un solo motor 200 HP. La proa se encontraba un poco levantada, no permitió que su patrón Sr. LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO, pudiese visualizar los posibles obstáculos o contactos que estuviesen en su trayectoria y le permitiese maniobrar oportunamente.*

*Es de tener en cuenta además, que si bien la responsabilidad en el incidente recae en el patrón de la motonave "LA TRINITY", el personal a bordo de la motonave "INTER 1", tampoco cumplían con su función de ejercer vigilancia de su entorno, más cuando son parte de un dispositivo de seguridad que tiene como función, estar pendiente de motonaves que pudiesen representar una amenaza para la seguridad de las instalaciones portuarias." (Cursiva fuera de texto)*

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto 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, negrilla y subraya fuera de texto)

A su vez, la norma en cita establece [2]:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia"* (Cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

*"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)*

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo.*

- (3) *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
  - (4) *Los daños materiales sufridos por un buque;*
  - (5) *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
  - (6) *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;*
  - (7) *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.*
- (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Teniendo en cuenta el material probatorio obrante a la investigación y la normatividad vigente, se puede comprobar la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1", ocurrido el 5 de enero de 2015.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al Capitán de la motonave "LA TRINITY" al considerar que no actuó con cuidado y precaución en el desarrollo de la navegación.

Ahora bien, con el objeto de clarificar los hechos que dieron origen a la presente investigación jurisdiccional, es pertinente citar la declaración del señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO en condición de Capitán de la motonave "LA TRINITY", en la cual relata los hechos de la siguiente manera:

*"El día 5 de enero de 2015 nos encontrábamos realizando pruebas a uno de los dos motores, debido al viento nos llevó cerca de Guardacostas debido a que estábamos parados maniobrando porque habíamos salido corriendo del muelle flotante a la realizar la prueba, cuando nos detuvimos, al frente de la Sociedad Portuaria más cerca de la Estación de Guardacostas, se acerca un bote de Guardacostas y nos pregunta que que (sic) hacemos allí, y yo le digo que estamos haciendo las pruebas a un motor, entonces ellos me dicen que no puedo estar allí, en ese momento yo estoy reparando los tacómetros y procedo a dar cumplimiento a lo que ellos me dicen que me corra de ahí, cuando acelero que estoy ensayando debido a que el bote se para pierdo visibilidad hacia adelante y cuando sentí fue el golpe y miro hacia atrás y miro la lancha colisionada (...)"* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar, fue el abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

126

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

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>2</sup>.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Sentado lo anterior, respecto de los hechos se puede concluir que el día 5 de enero de 2015, el señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO se encontraba a bordo de la motonave "LA TRINITY" realizando pruebas de uno de los motores por el sector del muelle No. 7 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura. Sin embargo, en el transcurso de las mencionadas pruebas que se encontraban realizando, aceleraron el motor, la proa de la nave se levantó, perdiendo visibilidad y posteriormente impactando la motonave "INTER 1", la cual se encontraba fondeada.

Ahora bien, en relación de la motonave "INTER 1" es necesario citar lo determinado en audiencia por parte del señor EDWIN SANCHEZ ANGULO en su condición de Capitán de la nave referenciada, así:

*"Ese día estábamos fondeados como a 200 metros del canal para que nosotros no estorbar a ninguna embarcación, ubicados en el muelle 6-7 para tener más visibilidad de lo que son las conteneras de muelle 1-9 controlados por el policía antinarcóticos, para esa hora estábamos fondeados en nuestro sitio de trabajo, nosotros aproximadamente de 12 a doce y media nos movilizamos del muelle 1 a muelle 9 informándole a la torre de control el movimiento, se recoge la comida del ponel en muelle 7, luego de terminar nos vamos a nuestro sitio de fondeo, no demorando ni tres o cinco minutos el policía coloca el alimento en su parte derecha y el compañero coge el libro de anotaciones para hacer la anotación de lo que fue el movimiento, de ahí ya pues yo me bajo, ya estábamos fondeados, ya estábamos quietos y yo voy a verificar unos cables de dónde va el radio, luego yo escucho el sonido de la lancha e inmediatamente el totazo, ya pues cuando logro pararme miro que ya no hay carpa, ya no hay timón ya no hay nada, la lancha pasó por encima de nosotros (...)"*  
(Cursiva fuera de texto)

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas.

De la citada declaración, se observa que la motonave "INTER 1" se encontraba fondeada, su Capitán se encontraba realizando una verificación en la nave, cuando de repente siente el efecto de un fuerte impacto y encuentra que su nave sufrió daños en la carpa y timón.

Es importante mencionar en este punto que quienes se desempeñaban como Capitán y Marinero de la motonave "LA TRINITY", es decir, los señores LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO y NORMAN CASTILLO PANAMEÑO respectivamente, no contaban con licencias de navegación que los acreditara como personas con la suficiente capacidad para desempeñarse en la función que ostentaban para el día de los hechos.

De otro lado, es necesario referirse a las posibles causas que dieron origen al siniestro marítimo de abordaje bajo examen. Por ello, en lo que a esto concierne, el Capitán de la motonave "LA TRINITY" determinó lo siguiente en su declaración:

*"(...) cuando acelero que estoy ensayando debido a que el bote se para pierdo visibilidad hacia adelante y cuando sentí fue el golpe (...)"*(Cursiva fuera de texto)

Sobre lo anterior se refirió el señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ en su dictamen pericial, de la siguiente manera:

*"(...)"*

### 3. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO.

*Teniendo en cuenta las declaraciones presentadas por el personal involucrado, las causas posibles que dieron origen al siniestro marítimo fueron la falta de vigilancia que se debía ejercer en la motonave "LA TRINITY", durante la navegación que estaba efectuando, teniendo en cuenta que la dotación exigida a este tipo de lanchas es de dos tripulantes, un motorista y un marinero, quien es la persona encargada de ayudar al motorista en el avistamiento de posibles peligros durante la navegación; en el caso específico de la motonave "LA TRINITY", durante la prueba de máquinas que se encontraba realizando, descuidaron este aspecto, posiblemente por ser un área de poco tráfico de lanchas, pero al realizar la prueba de máquinas solamente con uno de los motores de 200 HP, con que cuenta la motonave, no tuvieron en cuenta que al carecer de la potencia total que dan los motores, no tuvieron en cuenta que al carecer de la potencia total que dan los motores, esta mantiene alta la proa, y al estar ubicado el puesto de mando de la motonave "LA TRINITY", en el costado de estribor a la altura de la Sexta bancada, no le pudo permitir la visualización de los posibles contactos en su ruta de navegación, hacia el muelle turístico.*

*Así mismo el personal de la lancha "INTER 1", cuya misión es la permanente vigilancia del área del muelle de SPRBUN, no se pudo percatar de la aproximación de la motonave "LA TRINITY", a pesar de la buena visibilidad existente al momento de los hechos, por estar, acuerdo información de su tripulación atendiendo otras actividades, que impidieron percatarse de la amenaza y poder reaccionar."* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a lo conceptualizado por el Perito, es claro para el Despacho que la causa principal o generador del abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1", fue la falta de vigilancia por parte del personal a bordo de la motonave "LA TRINITY", principalmente por

parte del Capitán, quien ostenta la condición de como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave<sup>3</sup>, toda vez que al realizar las pruebas de uno de los motores, no dio la orden a la persona que se encontraba como Marinero de ubicarse en la proa de la embarcación por efecto del levantamiento de esta, con el fin de mantener una vigilancia constante sobre los posibles obstáculos, peligros o naves que se encontraran cerca.

Sobre lo anterior, es pertinente referirse al Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes - COLREG, el cual fue aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981, y dispone una serie de reglas que deben adoptar las naves de alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima, con el objeto de prevenir posibles abordajes.

Por esta razón, la Regla 5 y 6 del citado convenio, preceptúa lo siguiente:

"(...)

*Regla 5 Vigilancia.*

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

*Regla 6 Velocidad de seguridad.*

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

a) En todos los buques:

i) El estado de visibilidad;

ii) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;

iii) La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento;

iv) De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;

v) El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;

vi) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

i) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;

ii) Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar;

iii) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;

<sup>3</sup> Código de Comercio, Artículo 1495.

- iv) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;*
- v) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;*
- vi) La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos.*

(...)” (Cursiva y subraya fuera de texto)

Conforme a lo dispuesto en el COLREG, es claro que la vigilancia visual y auditiva que se realice por parte del Capitán en el transcurso de la navegación cobra gran relevancia dentro de la misma, como quiera que al realizarla de manera efectiva, se pueden prevenir posibles riesgos de abordaje.

Asimismo, respecto de la Regla 6 correspondiente a la velocidad de seguridad que deben llevar las naves, se debe tener en cuenta el estado de visibilidad, como la densidad del tráfico de la zona donde se ejecute la navegación.

De lo anterior, es posible colegir que las diferentes reglas contenidas en el COLREG no fueron aplicadas por parte del Capitán de la motonave “LA TRINITY” al no disponer de la vigilancia por parte del Marinero de la nave para que sirviera como proel y así identificar posibles naves que se encontraban en la zona u objetos que pusieran en peligro la navegación. Igualmente, no llevaba una velocidad segura que le permitiera maniobrar, debido a que según los videos de seguridad suministrados por parte del Departamento de Seguridad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., el perito pudo calcular una velocidad entre 14 y 17 nudos, siendo esta una alta velocidad, considerando que no realizaba una vigilancia visual óptima.

En relación a la motonave que sufrió el impacto, es decir, la nave “INTER 1” se encontraba fondeada en debida forma frente a los muelles 6 y 7 de la Sociedad Portuaria, debido a que estaba dentro de su función la vigilancia permanente sobre el área para determinar posibles amenazas a la seguridad. No obstante, ante la situación repentina del impacto propinado por la nave “LA TRINITY” fue imposible ejecutar acción alguna para evitar lo acontecido.

Ahora bien, sobre las funciones del Capitán, el Decreto 1597 de 1988 “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984” en su artículo 40 dispone lo siguiente:

*“ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:*

*1. Dirigir la navegación de la nave.*

*2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*

*3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve práctico a bordo y considere que las*



*indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación."* (Cursiva y subraya fuera de texto)

En ese orden de ideas, evidencia el Despacho que el hecho generador del siniestro bajo estudio fue la conducta desplegada por el Capitán de la motonave, al no ejecutar una vigilancia permanente sobre las posibles naves u objetos que pudieran poner en peligro la integridad de la navegación. Asimismo, como persona encargada en todo momento circunstancia de la seguridad de la nave que tiene a su mando, siendo en responsable por todo lo que ocurra mientras se encuentre en desempeño de sus funciones.

En consideración de todo lo anteriormente expuesto, determina el Despacho que en el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA TRINITY" e "INTER 1", ocurrido el día 5 de enero de 2015, se encuentra fundamentada probatoriamente la responsabilidad civil del señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO en su condición de Capitán de la motonave "LA TRINITY". Razón por la cual, se acogerá lo dispuesto por el *a quo*, confirmando el artículo primero de la decisión de primera instancia.

Por otra parte, respecto de las violaciones a normas de Marina Mercante se evidencia lo siguiente:

En declaración rendida por parte del señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO, al ser interrogado sobre su licencia de navegación, contestó que no poseía, indicando de igual forma que tenía dos años de experiencia en navegación en río.

De igual forma, cuando fue preguntado por parte del Capitán de Puerto en la audiencia adelantada si tenía conciencia sobre los riesgos que podía correr al navegar sin poseer título que lo habilitara para ejercer como tal, manifestó:

*"No, porque siempre he navegado en el río de Satinga donde no hay ninguna ley o ente que rija o brinde información."* (Cursiva fuera de texto)

De otra parte, el señor NORMAN CASTILLO PANAMEÑO en su condición de marinero, sobre su licencia, respondió:

*"No, porque la tengo vencida y como tengo una multa no la he podido renovar."*

Teniendo en cuenta las declaraciones del Capitán y el Marinero de la motonave "LA TRINITY", se deben citar las siguientes disposiciones normativas:

- Decreto Ley 2324 de 1984 "Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria", Artículo 131:

*"Artículo 131. Habilitación e inscripción del personal. Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en*

*actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, su no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria."* (Cursiva fuera de texto)

- Decreto 1597 de 1988, Artículo 40 (Compilado mediante Decreto 1070 de 2015 "Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa"):

*"7. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada."*  
(Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, conforme a las pruebas obrantes a la investigación y la normatividad vigente, se observa la transgresión a normas de marina mercante, toda vez que el Capitán de la nave no contaba con licencia que lo facultara para desempeñarse como tal, de igual forma aceptó al señor NORMAN CASTILLO PANAMEÑO, para que ejerciera como parte de su tripulación sin contar con licencia.

Por todo lo anterior, el Despacho considera como responsable al señor LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO en su condición de Capitán de la motonave "LA TRINITY" por violación a las normas de Marina Mercante y respaldara lo dispuesto en el fallo de primera instancia.

Por último, en relación al avalúo de los daños, el señor LUIS FERNANDO GONZALEZ SANCHEZ como Perito designado en la presente investigación jurisdiccional, en su informe determinó lo siguiente:

"(...)

#### 7. DAÑOS Y AVALUO DE LOS MISMOS

*La motonave "LA TRINITY" no presentó ningún tipo de daños, y se pudo constatar durante la inspección realizada por el suscrito a la embarcación, en instalaciones de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, el día 14 de enero/15, donde se encontraba movilizada.*

*La motonave "INTER 1", presenta daños tales como:*

- *La carpa y su estructura.*
- *Presenta daños en la obra muerta, específicamente a lo largo de la borda del costado de babor, y un golpe en la amura de estribor, con daño en fibra de vidrio, sin que se aprecie afectación estructural significativa.*
- *Desprendimiento de la consola de gobierno.*
- *La tapa del motor Suzuki 90 HP, presenta un golpe por el costado de babor.*
- *La tripulación manifiesta daños al navegador, equipos de comunicaciones, que al parecer cayeron dentro de la embarcación y se sumergieron en agua salada.*

*La empresa Fortox, cotizó la reparación en la empresa Mar 10, antigua Marina del Sol, ubicada en el sector del puente del piñal – sector la isla, siendo esta la siguiente:*

- Reparación Casco y Carpa	\$ 6.000.000
- Reparación motor y partes eléctricas	\$ 3.000.000
- Reparación consola de gobierno	\$ 2.000.000
- Adquisición radio VHF base y portátil	\$ 3.500.000
- Adquisición otros accesorios – reflector portátil e intercomm	\$ 3.000.000
- Alquiler de la lancha	\$ 10.000.000

(...)” (Cursiva fuera de texto)

De conformidad con lo dispuesto en el dictamen pericial rendido y las facturas aportadas por concepto de daños de al motonave “INTER 1”, el Despacho procederá a determinar en el avalúo de los mismo por la suma equivalente a DIECISIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$17.500.000.00), exceptuando la suma de DIEZ MILLONES DE PESOS (\$10.000.000.00) determinada en primera instancia por valor del alquiler de la lancha.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión del 12 de agosto de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

“**FIJAR** el avalúo de los daños causados a la motonave “INTER 1” como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje, en la suma de DIECISIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS m/cte. (\$ 17.500.000.00)”

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 12 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores LUIS FERNANDO PAYAN VALAREZO en condición de Capitán de la motonave “LA TRINITY”, ALFREDO SALAZAR RUIZ en condición de Armador de la motonave “LA TRINITY”, LINDA CONSUELO CASANOVA REYNOLDS en condición de Apoderada del Capitán de la motonave “LA TRINITY”, EDWIN SANCHEZ ANGULO en condición de Capitán de la motonave “INTER 1”, JORGE LUIS DRADA POSSO en condición de Apoderado del Capitán y Armador de la motonave “INTER 1”, JAZMÍN ARROYO en condición de Representante Legal de TRANSJUANCHACO LTDA., agente marítimo de la motonave “LA TRINITY”, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

28 SEP 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo