

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., ~~03 SEP 2019~~

Referencia: 11012017005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio – Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 29 de junio de 2018 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave “LUCHADOR” de bandera Colombiana, identificada con la matrícula CP-10-0133-B, por los hechos ocurridos el día 18 de agosto de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita el 22 de agosto de 2017, por el señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en condición de Capitán de la motonave “LUCHADOR”, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave “LUCHADOR”, cuando navegaba frente a Charambirá.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 23 de agosto de 2017, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave “LUCHADOR”, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 29 de junio de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

“(…) Declarar responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave “LUCHADOR”, matrícula CP10-1033-B, ocurrido el dieciocho (18) de agosto de dos mil diecisiete (2017), al señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, identificado con cedula de ciudadanía 16.478.988 de Buenaventura en calidad de capitán de la citada nave, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia.

“(…) Imponer a título de sanción al señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, identificado con cédula de ciudadanía 16.478.988 de Buenaventura en calidad de capitán de la motonave “LUCHADOR”,

matrícula CP10-0133-B, multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que equivale a siete millones ochocientos doce mil cuatrocientos veinte pesos (\$7.812.420.00) pagaderos solidariamente con la señora CATHY TATIANA SUÁREZ LIZALDA, identificada con cédula de ciudadanía 1.111.780.944 de Buenaventura, en calidad de armadora de la motonave citada (...) (cursiva fuera del texto).

4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Buenaventura remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a 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, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio marítimo establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán 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, adelantada por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del estudio probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son –sin expresar duda alguna– elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

La Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"Artículo 26. **Accidentes o siniestros marítimos.** Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- a) **El naufragio;***
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

Este Despacho encuentra que la motonave "LUCHADOR" se encontraba navegando frente a Charambirá, cuando se presentó un mal tiempo con oleaje y mucha brisa entrándole agua a la nave, generándose su hundimiento.

En consecuencia, el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LUCHADOR" de bandera colombiana, ocurrido el día 22 de febrero de 2015, acaeció conforme al numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "*Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad*", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: "*Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolean su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así*". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

La orientación actualmente predominante, por regla generales es que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica el régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

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*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"(cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por

anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias²

III. Del estudio probatorio del caso en concreto

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "LUCHADOR", el señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en acta de protesta de fecha 22 de agosto de 2017 (folio 4), afirmó lo siguiente:

"(...) Siendo el día 17 de agosto de 2017, realice zarpe del muelle de combustible Benítez a las 17:00, con destino Pizarro, piliza en el choco, me reporte tomando rumbo de viaje en la boya amarilla, saliendo el canal de acceso hasta juanchaco donde recibimos la escolta de una de las unidades de guardacostas hasta la altura de los negritos donde ya tomamos rumbo directo a Pizarro que era nuestro primer destino de zarpe el viaje transcurrió normal, en cuanto los equipos de navegación y propulsión las condiciones del mar estaban normales con un poco de viento, ya alrededor de las 02:00 am del día 18 de agosto de 2017, frente a charambirá, se vino un mal tiempo con oleaje y mucha brisa esto sobre cargo las moto bombas y se apagaron como estaba entrando agua por la tempestad nos vimos en la necesidad de empezar a tirar carga al mar, para evitar un hundimiento y de igual manera se le hizo llamado a guarda costa y tráfico marítimo sin respuesta alguna, se trató de llamar a la línea de emergencia 146 pero no hubo respuesta" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a las condiciones meteorológicas durante la travesía el día de la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "LUCHADOR", el señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en declaración rendida en audiencia pública el día 31 de agosto de 2017 (folios 78-79), afirmó lo siguiente:

"(...) El mar estaba normal, no había mal tiempo, todo funcionaba, los radios funcionaban, yo tenía comunicación con guardacostas y con la torre de control, me comuniqué por radio VHF y por HF y me contestaron sin problemas. Yo me comunico con tráfico marítimo y luego con Guardacostas, a quien le tengo que informar la carga que llevo. Después de chavica el mar empezó a ponerse bravo, empezó a picarse, empezamos a sentir vientos bastantes fuertes, eso como a las 2 de la mañana que ya habíamos pasado chavica íbamos por el faro de charambica cuando me manifestó el maquinista que la bomba centrífuga de achique, la del propulsor, no estaba cogiendo, entonces le sugerí que prendiera la motobomba de gasolina, pero con el movimiento del barco le fue imposible prenderla, entonces llamé a dos marineros, yo me hice cargo del timón y le pedí que le ayudara con la eléctrica, o sea la sumergible, la cual en el bailoteo se le dañó el impeler. Viendo la situación y el agua que estaba entrenado sugerí que me botaran toda la

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

RA

carga que iba en la popa, la cervezas, jaulas de pollo y solicite que desbarataran la bomba de gasolina, que la revisaran a ver si se podía prender, no fue posible, saqué las bengalas y disparé tres bengalas tipo paracaídas para ver si alguien por esa zona venía a socorrernos, ya era alrededor de las 3 y media de la mañana tomé la decisión de tirarme hacia tierra a ver si lo podía emplayar, pero con tan mala suerte que el motor se apagó por el nivel del agua" (cursiva y subraya fuera del texto).

Posteriormente, el referido Capitán, manifestó lo siguiente:

(...) Gracias a Dios empezó a amanecer, eran casi cinco de la mañana, disparé nuevamente dos bengalas más y una de mago a ver si alguien acudía a nuestra ayuda y nada. Transcurrió el tiempo, casi a las 7 de la mañana tuvimos comunicación con la motonave DIOSMAR y DON JOSE, ellos informaron la novedad a guardacostas, tengo entendido, quedamos a la espera de ayuda empecé a mirar que la bodega también se estaba llenando de agua. Como a las 8 de la mañana prendió la motobomba de gasolina, pero ya la inundación era incontrolable. Como a las 10 de la mañana vía celular, yo personalmente tuve respuesta de tráfico marítimo, le comente que yo era el capitán de la motonave me dijo que ya enviaba ayuda" (cursiva y subraya fuera del texto).

En relación a la avería que presentó la motonave, afirmó lo siguiente:

(...) Normalmente siempre los barcos de madera hacen agua, así estén bien calafeteados. El marinero Jaime Castro, el cocinero, cuando estábamos a la deriva, durante la emergencia, me dijo capi yo estoy viendo una fisura en la bodega y Enrique Lozano dijo que no, que eso no era nada. Yo pase revista al barco y vi que entraba agua por la popa, es más cuando el barco comenzó a hundirse fue por la popa" (cursiva y subraya fuera del texto).

En esta misma órbita, respecto a la pregunta relacionada con la causa del siniestro marítimo (naufragio), manifestó:

*(...) **La falla de las tres motobombas**" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).*

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el representante legal de la Agencia Marítima AGUILAR EU, el señor JAVIER AGUILAR HURTADO, en declaración rendida en audiencia pública el día 24 de octubre de 2017 (folios 95-96) en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, afirmó lo siguiente:

"(...) Me enteré en la mañana siguiente al siniestro por una llamada que me hizo el señor Javier Torres, de la asociación atrasmaflupa, informándome el incidente y lo corrobore con Guardacostas, quien me dijo que en ese momento la nave estaba en el siniestro. Por parte de la motonave no recibí información. Luego llame a la torre de control les consulté sobre si estaban enterados de la calamidad del LUCHADOR y la torre me dijo que no habían recibido en ningún momento llamado de la motonave. Hizo llamadas al señor enrique, pero no me contestó, se llamó al capitán de la nave y tampoco

contestó y luego se llamó a la señora cathy quien fue la que me dijo que parte de la tripulación estaba en Pizarro y nos confirmó el hundimiento de la nave (...) (cursiva fuera del texto).

En Párrafos posteriores de su declaración, manifestó lo siguiente;

"(...) Si, durante el tiempo que estuvo la nave en tierra antes de la renovación de certificados ellos se presentaron a la oficina un documento de certificación de que el casco se encontraba recién reparado, este documento se exige como uno de los requisitos para poder tener la renovación(...) (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a las condiciones meteorológicas, este Despacho se permite citar lo señalado por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico en oficio No011612R MD-DIMAR-SUBDEMAR-CCCP-AROPE del 1 de septiembre de 2017 (folio 100), en la que se manifiesta la altura de las olas y las recomendaciones correspondientes a la fecha del siniestro marítimo.

"VIENTO DE DIRECCIÓN SUROESTE CON VELOCIDADES DE 11 A 14 NUDOS (FUERZA 4). ALTURA DE LA OLA OSCILARÁ ENTRE 1.0 Y 1.5 METRO (...)" (cursiva fuera del texto)

Por consiguiente, este Despacho concluye que las condiciones meteorológicas para el día 18 de agosto de 2017, no eran adversas para la navegación, por lo que puede descartarse que la fuerza de la naturaleza, intensidad de los vientos o fuerza de las olas fuera los causantes del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LUCHADOR", ya que ante la inundación que se describe en las declaraciones y de haber contado con los equipos en perfecto estado, se habría contrarrestado la emergencia en debida forma y por ende evitar el naufragio de la nave.

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave "LUCHADOR", para concluir de manera clara e inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo.

Es indispensable al realizar la actividad de navegación marítima, contar a bordo con todos los equipos necesarios funcionando en óptimas condiciones, así como el Capitán debe cerciorarse de las condiciones de navegabilidad en que se encuentra la nave, con el fin de evitar cualquier obstáculo que represente riesgo a la navegación o a la seguridad de la vida en el mar.

El artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

[Firma manuscrita]

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. De las que, este Despacho mencionara exclusivamente sobre las siguientes:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

1. *Cerciorarse de que la nave está en **buenas condiciones de navegabilidad** para la navegación que va a emprender.*
2. ***Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;***
10. *Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave.* (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En virtud de la citada norma, el Capitán como custodio de la nave debe asegurarse que se satisfagan los requerimientos mínimos para la navegación que va a emprender, lo que se garantiza a través de los mantenimientos respectivos que se realicen a la misma y a sus equipos.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988³ en el artículo 40 derogado por el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa No 1070 de 2015 Artículo 2.4.1.1.2.36 dispone lo siguiente:

"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)

³ Decreto 1597 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984."

El Capitán debe obrar con las debidas precauciones, actuando con la suficiente previsión y prudencia, para evitar cualquier peligro, so pena de responder por dichas consecuencias.

IV. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. El hecho generador del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LUCHADOR", fue la entrada de agua que se produjo por la conducta del Capitán de la motonave, quien no empleó la diligencia y cuidados necesarios para evitar que la nave naufragara desde el primer momento en que tuvo conocimiento de la filtración que ocurrió.
2. Este fallador hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en cabeza del Capitán; el Sr JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, por tanto debe responder por lo sucedido a la nave y su tripulación, así como de la carga, pues durante la navegación debe tomar todas las precauciones indispensables para que se desarrolle la actividad marítima de manera segura.
3. Teniendo en cuenta la hora en que ocurrió el siniestro y lo establecido en las declaraciones rendidas en audiencia pública por los investigados y el material probatorio obrante en el expediente, se puede concluir que las circunstancias de vientos y mar eran normales en el área en el momento en que ocurrió el siniestro marítimo.
4. En el presente caso, el señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en su condición de Capitán de la motonave "LUCHADOR", sufre los efectos jurídicos que se derivan del ejercicio de su actividad de navegación, toda vez que no logró demostrar que el naufragio sucedió por un evento ajeno a su voluntad o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

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

V. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no existe prueba que permita valorar los mismos por el siniestro marítimo, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este Despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el siniestro marítimo de naufragio, razón por la cual se

procederá a confirmar el artículo 2 del fallo de primera instancia de fecha 29 de junio de 2018.

VI. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Finalmente este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Buenaventura en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en el artículo 1501 numeral 3 del Código de Comercio, y el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa 1070 del 26 de mayo de 2015. Teniendo como fundamento lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Capitán de la nave "LUCHADOR", por violación a las normas de Marina mercante.

VII. De las conclusiones

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervino de manera determinante la conducta del Capitán de la motonave "LUCHADOR", en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, toda vez que el siniestro marítimo de naufragio se produjo por la falta de diligencia y cuidado en la maniobra al emprender la actividad de navegación por las aguas del océano pacífico colombiano.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 18 de agosto de 2017, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en su condición de Capitán, en el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LUCHADOR", razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando en su integridad la sentencia del 29 de junio de 2018 proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por las razones antes mencionadas.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia proferido el día 29 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.


ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión al señor JUAN CARLOS CORREA MONTAÑO, en calidad de Capitán de la motonave "LUCHADOR", a la señora CATHY TATIANA SUAREZ LIZALDA, en calidad de Armadora de la citada motonave; así como a las 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

03 SEP 2019



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