

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



22 MAR 2018

Referencia: 110615018  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de mayo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo naufragio de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, matrícula MC-05-529, ocurrido en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano el 9 de junio de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por la señora RUTH MOSQUERA, en calidad de Agente Marítimo de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, informó a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano que la citada nave naufragó, presentando pérdida total de la nave, así mismo, que no hubo pérdida de vidas humanas.
2. En consecuencia el día 11 de junio de 2015, el Capitán de Puerto de Bahía Solano decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de pérdida de una persona que se encontraba a bordo de la nave, 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Bahía Solano una vez instruida la investigación el día 26 de julio de 2010, remitió el expediente al Capitán de Puerto de Buenaventura para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 24 de mayo de 2016, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, al señor SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO, en calidad de Capitán de la citada nave.

Así mismo, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de daños e indicó que no se presentó vulneración a las normas de Marina Mercante.

5. 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

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas se evidencia que lo ocurrido fue que el día 9 de junio de 2015, cuando la nave salió desde Juradó al pasar por la salida de la Bocana se sintió un fuerte golpe, al parecer con una troza que venía entreaguada, minutos después el barco se empezó a escorar, le estaba entrando agua por la proa, se intentó usar las bombas de achique pero fueron insuficientes, los tripulantes contaban con capacitación para atender este tipo de emergencias, además que la motonave tenía inspección prezarpe, y su último mantenimiento se había realizado en mayo de 2015 y la carga estaba bien estibada, sin embargo, en cuestión de minutos naufragó completamente.

### 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 Bahía Solano, así como para la etapa de cierre y traslado para alegatos 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.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, ocurrido el 9 de junio de 2015, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. En la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, al señor SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO, en calidad de Capitán de la citada nave, debido a que el suceso ocurrió por circunstancias fortuitas.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARGHYN" de bandera colombiana, de acuerdo a las pruebas obrantes en el expediente, así:

- En declaración rendida por el señor SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO, en calidad de Capitán de la motonave "MARGHYN", quien relató los hechos de la siguiente manera: *"Nosotros salimos de Juradó a las 0800 de la mañana y a las 0945 salimos de la Bocana, estaba un poco brava la salida, el barco golpeó pero no sabemos si fue con un tronco o fue en la arena, aproximadamente a los 20 minutos de ir corriendo el barco se empezó a ladear y ahí avisó el maquinista que había agua en el barco, que le estaba entrando agua al barco, pensé como capitán correr hacia Coredo, una parte mansa para meter el barco, pero a las 0940 no podía gobernar el barco porque tenía mucha agua, ahí paré los motores a la altura de Curiche y a las 0945 se hundió el barco, de ahí llegaron las lanchas de Juradó y nos recogieron y nos llevaron a tierra porque no había más que hacer"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si se logró identificar el compartimento golpeado y fisurado al momento del impacto, a lo que contestó: *"La parte por donde entró el agua fue por el compartimento de proa por el fondo, no vimos exactamente en qué parte fue la fisura porque el barco tiene doble fondo, solo vimos la inundación"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó por las herramientas con las que contaba para evitar una inundación, a lo que dijo: *"Para la inundación teníamos una motobomba y en las máquinas bomba de achique"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó por las órdenes impartidas para contrarrestar la emergencia por la inundación, a lo que informó: *"Los marineros en el manejo de la motobomba y el maquinista en conducir la bomba de achique que es la que va en la máquina"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si la tripulación tenía capacitación para contrarrestar este tipo de emergencias, a lo que manifestó: *"Sí tenían la capacitación adecuada porque para eso hicimos un curso en el SENA, para actuar en caso de inundación"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si ordenó un chequeo a los compartimentos internos de la unidad antes de zarpar de Juradó, a lo que dijo: *"Pues sí, la bodega la revisamos que estaba todo bien, el*

*maquinista también revisa su cuarto de máquinas, y no había entradas de agua, el doble fondo es el problema porque no se puede mirar bien"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó cuándo fue la última inspección de seguridad realizada, mantenimiento general o último mantenimiento realizado, a lo que respondió: *"No tengo conocimiento de la última inspección o mantenimiento porque es mi primer viaje y era nuevo en el barco (...)"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las condiciones meteorológicas el día de los hechos, a lo que dijo: *"Lo que siempre había era ola, no estaba lloviendo, había mucha ola y salimos en plena marea alta), estaba despejado como un día normal"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las acciones que tomó al momento de abandonar la unidad por la ocurrencia del siniestro: *"Primero llamamos a tierra por medio de los teléfonos celulares, luego bajamos los botes salvavidas, pero en el momento en que el barco se hundió ya habían llegado las lanchas de Juradó, a los 10 que veníamos en el barco"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por la carga y los compartimientos en que la transportaba, a lo que dijo: *"Traíamos aproximadamente 800 docenas de coco más o menos, unas 40 pipas de gas vacías, unas 100 cajas de cerveza vacías y nada más, eso era todo lo que traíamos y estaban una parte en un compartimiento de proa y el resto sobre la cubierta"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor WILLINGTON CUERO MONTAÑO, en calidad de Marinero de Máquinas de la motonave "MARGHYN", quien relató los hechos de la siguiente manera: *"Prendí máquinas a las 0745 porque salíamos a las 0800 de la mañana, salimos del muelle sin ninguna novedad de máquinas ni del barco, todo bien, pues ya para llegar a la Bocana pues por lo regular siempre el maquinista le ayuda al Capitán en el puente, él con el timón y yo con los morse para bajar o subir la velocidad, y ya saliendo de la Bocana al barco lo cogieron tres olas grandes, a lo que subió y bajó sentimos que golpeó una troza un pedazo de madera que no lo vi yo porque estaba ocupado en el puente y pues tratamos de salir de la bocana, ya a los 20 minutos de haber corrido, luego bajé del puente y destapamos la bodega porque veíamos que se estaba escorando un poquito y ahí vimos la cantidad de agua que le estaba entrando al barco y ahí colocamos la motobomba y pedimos auxilio por si el barco no lograba resistir, de ahí empezamos a luchar con motobombas pero no pudimos controlarlo, tratamos de devolvernos pero ya no controlábamos más el barco hasta lo que más pudimos entrar hasta que nos rescataron y ahí fue todo, no fue mucha la demora"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó qué tipo de chequeo o inspección se hizo antes del zarpe, a lo que dijo: *"Hice chequeo de máquinas, timón, filtro de aceite y todo estaba bien, el cuarto de máquinas también, el agua fue por la proa, por la parte de adelante, no por atrás"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si lograron identificar el comportamiento que sufrió la avería al momento del golpe, a lo que respondió: *"Los que bajaron fueron los marineros que dijeron que estaba rajado adelante, que tenía el hueco, yo estaba pendiente al cuarto de máquinas con el otro maquinista, o sea en ese sistema uno está en todos lados por si se necesita algo, porque*

*nosotros pensamos que no le pasará nada al cuarto de máquinas" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Sobre los planes para atacar este tipo de emergencias, dijo: *"Pues equipos de soldadura no hay pero en un buque pequeño no se tiene esto, tenemos dos bombas de achique del motor y una bomba a gasolina que eso es lo normal que uno carga en los barcos" (cursiva fuera de texto).*

Se le preguntó por las órdenes que recibió del capitán al momento de sentir el golpe saliendo de la Bocana, a lo que indicó: *"Recibí la orden de revisar el casco para ver si estaba entrando agua y ahí fue donde nos dimos cuenta bien, destapamos la bodega y vi el agua"* (cursiva fuera de texto).

Acerca de la carga que se llevaba en la nave, informó: *"Yo miré echando coco y unas pipas de gas, pero no sé qué cantidad porque la verdad eso es de los marineros con el capitán" (cursiva fuera de texto).*

Se le preguntó sobre el último mantenimiento general que se le hizo al casco, a lo que dijo: *"Pues yo lo que escuché es que le habían hecho mantenimiento en Buenaventura, pero no sé cuándo porque no estaba yo en ese momento" (cursiva fuera de texto).*

En relación con las condiciones en que la nave se encontraba al momento de zarpar, indicó: *"En el momento en que me subí estaba normal el barco, fui el último que me embarqué y no vi ninguna anomalía, el cuarto de máquinas estaba todo bien, cuando yo llegué el barco ya tenía la carga, de máquinas los vi bien, no vi rotura ni nada" (cursiva fuera de texto).*

En declaración rendida por el señor JUAN ALFONSO ANDRADE, en calidad de Marinero Costanero de Cubierta de la motonave "MARGHYN", relató los hechos así: *"Nosotros salimos de allá de Juradó normalmente a las ocho de la mañana y de ahí salimos hasta acá a la Bocana normalmente como cualquier otro barco yo estaba arriba en el puente con el capitán ayudándole a mirar cuando ya llegamos acá afuera fue que nos pegó las tres olas y se fue de nariz y a lo que tropezó no se sabía si pegó con un palo o con un tronco que estaba abajo, nos dimos cuenta a los 20 minutos que el barco estaba canteado, tratamos de prender la motobomba y la motobomba no dio abasto y aparte el barco estaba canteado, y ahí fue el problema porque el barco no dio para atrás, ni para adelante y el barco se fue hundiendo y llamamos para que nos dieran primeros auxilios por celular a los del pueblo, luego el barco se hundió y yo me tiré casi de último y me golpeé la pierna y la lancha me recogió todo cansado y me llevó a tierra" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Se le preguntó si el capitán dio alguna orden de chequeo a los compartimentos antes del zarpe, a lo que dijo: *"Nosotros miramos y el barco venía bien, pero no se sabe si el doble fondo venía bien" (cursiva fuera de texto).*

Sobre las acciones tomadas para prevenir la inundación, informó: *"Yo venía en la puerta parado y me bajé a prender la motobomba, porque esa es la opción que uno tiene para sacarle agua, pero no hubo tiempo de nada de absolutamente nada" (cursiva fuera de texto).*

Se le preguntó si lograron identificar el compartimento que se fisuró y por donde ingresó el agua después de sentir el golpe, a lo que respondió: *"Por la proa, porque él se fue de cabeza, nosotros nos dimos cuenta fue cuando el barco estaba canteado para el lado de estribor, entonces ahí fue cuando uno se puso a sacar agua con la motobomba y cuando más usábamos la motobomba más rápido se estaba canteando, se estaba hundiendo"* (cursiva fuera de texto).

En declaración rendida por el señor ALFREDO MICOLTA, en calidad de Marinero de Cubierta de la motonave "MARGHYN", comentó los hechos ocurridos así: *"Nosotros salimos del muelle de Juradó bien hasta la bocana el martes 9 de junio, luego que salimos de la bocana por ahí unos 45 minutos no sé exactamente, nos cogieron tres olas grandes y eso fue la causa del naufragio, cuando las olas nos subieron y luego nos bajaron sentimos un golpe, la marea estaba subiendo, estaba brisando un poco pero lo que nos cogieron fueron las olas, además el río estaba crecido y me imagino que también fue por el choque con el río que se dio una mar muy fuerte"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre las órdenes que recibió del capitán al momento de sufrir el golpe, dijo: *"Que estuviéramos pendientes y pilas para prender la motobomba y también para pedir los primeros auxilios para que trajeran las lanchas y quedamos todos ahí hasta el último momento para saber qué podíamos hacer para salvar el barco, cuando ya no se pudo pues dio la orden de salvarnos cada uno para abandonar el barco"* (cursiva fuera de texto).

Acerca del encargado de estibar la carga, informó: *"La carga la estiban los que la llevan o sea los coterros, uno les indica donde colocarla, la carga estaba bien ubicada para que el barco quedara derecho y no escorado, nosotros nos encargamos de eso"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con las acciones tomadas para contrarrestar el hundimiento al detectar la novedad, indicó: *"Bajamos de una vez a prender la motobomba al cuarto de máquinas y luego a la bodega principal pero ya estaba full de agua, ya se había subido mucho, pero prendimos la motobomba por un buen rato, achicábamos pero no fue suficiente, prendimos las dos centrífugas y la auxiliar pero no sirvió porque el barco luego empezó a cantearse y no pudimos hacer nada más"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si lograron identificar en qué compartimento se fisuró el casco del barco cuando se estaba llenando de agua, a lo que dijo: *"Estaba más o menos en la parte de adelante al lado derecho, no vimos la fisura pero se veía por donde entraba pero casi no era claro porque tenía doble forro y pensamos que por el lado derecho de la proa"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En declaración rendida por el señor EULOGIO CARABALI MONTAÑO, en calidad de Marinero de Máquinas de la motonave "MARGHYN", relató los hechos así: *"Nosotros salimos de Juradó bien, el mar estaba bastante picado nos cogieron tres olas grandes que subían y bajaban el barco, aparentemente salimos de la Bocana bien, pero después de los quince minutos vimos que el barco se estaba canteando, yo estaba en el cuarto de máquinas pendiente a lo que pasara y mi compañero estaba con el capitán, después de que el barco estaba canteado la gente se puso alerta y bajaron a la bodega del barco, el barco tiene doble fondo y vimos que la parte de adelante salía mucha agua,*

inmediatamente comenzamos a achicar con motobomba, ahí fue cuando vimos que el barco estaba roto quizás, chocó con la arena o con algún tuco de madera, el agua demoró para salir del cuarto de máquinas pero se fue esparciendo por los compartimentos y se fue canteando el barco, después pedimos ayuda a tierra pero como el mar estaba muy pesado llegaron muy tarde con la otra motobomba que ni alcanzamos a instalarla, ya después el barco se fue a pique y nosotros nos tiramos al agua y las dos lanchas que llegaron nos recogieron" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En declaración rendida por el señor ANTONIO MONTAÑO SINISTERRA, en calidad de Administrador de la motonave "MARGHYN", quien relató los hechos de la siguiente manera: "Nosotros salimos bien de la Bocana, el capitán revisó el barco bien antes de salir, cuando habíamos recorrido unos 45 minutos después de salir de la Bocana la mareta estaba dura, entonces nosotros sentimos que no podíamos maniobrar el barco, luego de esos nos asomamos a la bodega y estaba full de agua ahí nos percatamos del orificio que se había hecho hacia la proa del golpe de una troza entreaguada, eso nos llevó a pique, no hubo forma de hacer ninguna clase de maniobra para salvar la embarcación porque no nos dio tiempo, nosotros llamamos a Juradó por medio de los celulares para que nos mandaran unas lanchas pero ya prácticamente estábamos nadando" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de la última vez que se le hizo mantenimiento a la nave, dijo: "El barco estuvo más o menos 25 días en el mes de mayo de 2015 en un astillero en donde le cambié tres láminas de la parte de proa y las amuras de la embarcación quedando en perfectas condiciones para salir a navegar" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó qué clase de inspección o verificación realizó como administrador y el capitán antes de salir de Juradó: "Le hicimos la inspección al casco y miramos que todo estaba en perfectas condiciones para la navegación al igual que los motores, los radios de comunicación, extintores, todo estaba en perfectas condiciones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En declaración rendida por el señor JAIME QUICENO CADAVID, Armador de la motonave "MARGHYN", a quien se le preguntó si conocía las posibles fallas mecánicas de la motonave, a lo que dijo: "Durante el mes de mayo de 2015 la motonave estuvo en reparación de la máquina, timón, reparcho, embellecimiento, fue un mantenimiento general, del que quiero aportar fotografías" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si en el último mantenimiento de maquinaria que se le hizo a la nave qué se incluyó: "En el mismo mes de mayo se hizo mantenimientos a los dos motores, se revisaron las motobombas de achique, revisión del sistema de desfogue, mantenimiento de propelas, mantenimiento de la grúa, de los timones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si conocía el estado del casco de la motonave "MARGHYN", a lo que respondió: "En el mes de mayo en el astillero Ely Valencia, se revisó el casco y nos dimos cuenta del imperfecto y se realizó cambio de la lámina en el fondo de proa" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De las anteriores declaraciones se puede concluir que la motonave "MARGHYN" zarpó desde Juradó y en la salida de la Bocana al parecer un tronco que iba entreaguado golpeó el barco y 20 minutos después se empezó a escorar, al inspeccionar la nave el agua estaba ingresando por el fondo de la proa debido a que había un hueco, el barco se quedó sin gobierno y se intentó utilizar las bombas para achicar, pero tanta era la cantidad de agua que en cuestión de minutos naufragó por completo.

Así mismo, que los marineros de la nave contaban con capacitación para atender este tipo de emergencias, que la nave estaba bien estibada y su carga conforme lo autorizado y que antes de salir de Juradó se le habían realizado las inspecciones a la máquina y a la nave en general y que su último mantenimiento fue en mayo de 2015.

Lo anterior, permite al Despacho evidenciar que la nave contaba con los mantenimientos respectivos, tal como lo demostró administrador de la nave señor ANTONIO MONTAÑO SINISTERRA, en su declaración, hecho que permite inferir que lo inspeccionado se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad.

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

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *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."*

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>1</sup>

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el golpe sufrido por la nave "MARGHYN" por un tronco de madera que se encontraba sumergido bajo el mar, averió el casco produciendo una vía de agua que fue imposible achicar con las bombas de la motonave y causó el naufragio de esta, evento que no era previsible, es decir que el Capitán no podía advertir con anticipación

<sup>1</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.



que bajo el mar había un obstáculo que causaría el incidente investigado, con ello se comprueba que intervino uno de los elementos mencionados anteriormente, capaces de romper el nexo de causalidad y exonerar de responsabilidad al Capitán SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO, razón por la que se respaldará en tal sentido la decisión consultada.

3. Ahora bien, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, las pruebas obrantes en el expediente denotan el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al Capitán de la nave, señor SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO y demás normas de la Marina Mercante, por lo que este Despacho está de acuerdo con lo decidido por el *a quo*.

4. Finalmente, es pertinente indicar que en las declaraciones obrantes en el expediente se demostró que como consecuencia del siniestro marítimo investigado se perdió la totalidad de la motonave "MARGHYN", y no obra constancia de su reflotamiento posterior, en virtud de ello, se verificó la base de datos de naves de la Subdirección de Marina Mercante, advirtiéndose que la última renovación de certificados se efectuó el 14 de mayo de 2014 y hasta la fecha de emisión de esta decisión no se han renovado sus certificados, razón por la que se incluirá un artículo en el que se ordenará la cancelación de la matrícula de la citada nave.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 24 de mayo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR** un artículo a la decisión de primera instancia del 24 de mayo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Una vez en firme la presente decisión la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, procederá a remitir al puerto de matrícula los soportes respectivos, a fin de que se proceda a cancelar el certificado de matrícula No. MC-05-529, correspondiente a la motonave "MARGHYN", de acuerdo a lo dispuesto en la parte motiva de la presente decisión."

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano el contenido de la presente decisión a los señores SEGUNDO GONZALO RODRÍGUEZ PORTOCARRERO, JAIME QUICENO CADAVID, Capitán y Armador de la motonave "MARGHYN", así como al Representante Legal de la Agencia Marítima CARLOS OSPINA MOSQUERA, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Bahía Solano, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

22 MAR 2018

  
Contralmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo (E)