

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

21 DIC 2017

Referencia: 15012012015

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado JAIME DOMINGO DE AVILA HERNANDEZ, apoderado del Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", señor GALO AVENDAÑO MORALES, contra la decisión de primera instancia del 22 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión entre la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" de bandera de colombiana y un tubo de la Draga "DON RODO" que cumplía labores de dragado en el Muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria, ocurrido el 15 de mayo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de accidente suscrito el 15 de mayo de 2012, por el señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", la Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión entre dicha embarcación y un tubo metálico perteneciente a una obra de dragado en el muelle de la Sociedad Portuaria.
2. El 23 de mayo de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por el siniestro marítimo de colisión, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 22 de agosto de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable del siniestro marítimo de colisión al señor GALO AVENDAÑO MORALES, en calidad de Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", causándole daños graves a la nave al golpear con un tubo de la Draga "DON RODO".

Igualmente, declaró responsable por violación a normas de marina mercante al señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", en consecuencia, impuso a título de sanción multa de DOS (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de UN MILLÓN CIENTO TREINTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS

109

PESOS M/CTE (\$1.133.400), pagaderos de forma solidaria con la señora MIRIAM MORALES DE AVENDAÑO, en calidad de Armadora de la mencionada nave.

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños ocasionados a la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" en la suma de SIETE MILLONES DE PESOS M/CTE (\$7.000.000)

4. El 25 de noviembre de 2013, el Abogado JAIME DOMINGO DE AVILA HERNANDEZ, apoderado del señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", interpuso recurso de reposición en subsidio de apelación contra el fallo de primera instancia del 22 de agosto de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.
5. Mediante acto administrativo del 6 de mayo de 2015, el Capitán de Puerto de Cartagena, resolvió el recurso de reposición interpuesto por el apoderado del Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", confirmando en su totalidad el fallo de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 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

Del informe de accidente suscrito por el señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Siendo aproximadamente las 7:00 am, del día 15 de mayo de 2012, venía en un viaje normal con 22 pasajeros a bordo de Bocachica a Cartagena, pero al llegar a la esquina de Marina Santa Cruz, tropecé con un tubo metálico, ocasionándole serios daños a la lancha, tales como rotura del motor, avería del casco, así como rotura a la cola del motor.

Dicho accidente se debió a que dicho tubo se encuentra sumergido, o sea no está visible. El cual fue dejado durante la obra de dragado del muelle de la Sociedad Portuaria. (...)" Cursiva fuera de texto

Del informe pericial del CN. ® NELSON TRONCOSO NIEVES, en calidad de Perito Naval, respecto a los hechos y circunstancias que provocaron la colisión de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" con un tubo ubicado en uno de los muelles de la Sociedad Portuaria por labores de dragado, se extrae lo siguiente:

12

"(...) 3. OBSERVACIONES

- El accidente se presenta en el área marítima de la bahía interior de Cartagena cerca del Muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena (SPRC), donde se efectuaba dragado por parte de la Compañía IMPOXMAR, utilizando para esto la Draga DON RODO.

(...) - Las condiciones meteorológicas y marinas existentes el día del accidente eran muy buenas.

- Los daños ocasionados en la lancha JESUS DE NAZARETH 3, consistieron en rotura de piezas de la cola del motor fuera de borda y de la fibra de vidrio tanto en el espejo como en el costado de estribor.

"(...) 4. CONCLUSIÓN

(...) Que el accidente de la lancha JESUS DE NAZARETH 3, contra uno de los tubos de dragado de la Draga DON RODO en el sector de dragado del Muelle 9 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC); se debió al exceso de velocidad de la lancha y a la cercanía de paso de la misma, colisionando contra un tramo de tubería de la Draga DON RODO, el cual se encontraba a una profundidad tal que ocasionó el accidente por contacto del eje de cola del motor fuera de borda contra la tubería. (...) Cursiva y subrayado fuera de texto

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado JAIME DOMINGO DE AVILA HERNANDEZ, apoderado del señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", éste Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Considera que se vulneró el derecho de defensa al Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", ya que si bien decidió declarar sin la compañía de apoderado judicial, era obligación nombrar un abogado de oficio, dada su situación económica, por lo que no se cumplió lo establecido en el artículo 29 constitucional.
2. Afirma que existe una clara violación al debido proceso, ya que a folio 135 se encuentra un oficio en el que Capitanía de Puerto, no avisa a los navegantes acerca del Dragado realizado en inmediaciones a la Sociedad Portuaria.
3. Por último, solicita sea revocada la sanción o multa, debido a que su poderdante soportó el daño y las reparaciones de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" y sumado a lo anterior, en ningún momento se demostró que el Capitán GALO AVENDAÑO MORALES, navegaba a una velocidad mayor a quince (15) nudos.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, éste Despacho considera oportuno puntualizar sobre ciertos aspectos procedimentales y sustanciales, dentro de los cuales se destaca la competencia

que tiene la Autoridad Marítima para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 que establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto." Cursiva fuera de texto

En lo que respecta a los siniestros marítimos, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, los enumera de la siguiente manera:

- 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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"* Cursiva y subrayado fuera de texto

Se precisa que, el legislador consignó en la ley el término abordaje en vez de colisión, el cual se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como una boya o un muelle.

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo que se procede a hacer un análisis de las pruebas aportadas al proceso, con el fin de establecer si existió o no el siniestro marítimo de abordaje, las causas que lo generaron, las personas involucradas y habiendo lugar, los aspectos necesarios para determinar la responsabilidad.

En audiencia del 6 de junio de 2012, el señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", manifestó con respecto a los hechos ocurridos el 15 de mayo de 2012:

"Yo venía de Bocachica hacia Cartagena, iba a dejar unos pasajeros en Manga, cuando yo venía por la Virgencita, estaba el tubo de la Draga, estaba a pique, hundido, así es que no lo vi, yo pasé por la velocidad duro, cuando sentí un golpe que golpeó el motor, de una vez los pasajeros comenzaron a gritar y de ahí los pasajeros me dijeron que los llevara a la orilla que no se subían más, entonces ellos se bajaron y yo revisé el motor y miré el aceite de la transmisión, salían unas pisquitas de piezas partidas como de la transmisión y de ahí no me quiso prender más, el mecánico me dijo que no lo prendiera, soltamos el motor y habían unas piezas dañadas, como el cigüeñal, el eje largo, el

ms

espejo de la lancha se partió y a un lado de la lancha está partida, el lado partido es el lado derecho. (...)" Cursiva fuera de texto

Dentro de la diligencia, se le preguntó en qué se fundamentaba para asegurar que el tubo con el que impactó la motonave, fue dejado por la Draga, a lo que dijo:

"El tubo si es de la Draga porque la Draga estaba ahí en la Sociedad Portuaria recostada a un buque, yo la miro así de lado y veo que esa es la Draga que está dragando en la Sociedad Portuaria, la verdad es que sí tiene boya, como otras veces que están dragando yo no cojo por ahí." Cursiva fuera de texto

También se le consultó por la posición exacta en la que ocurrió el accidente, a lo que contestó:

"Eso es en toda la esquina del muelle de la Sociedad Portuaria, un muelle nuevo que están haciendo, ahí por fuera estaba el tubo, el tubo es negro como que de caucho, no es de hierro, porque si es de hierro nos matamos todos, el tubo es larguísimo y grueso." Cursiva fuera de texto

Por su parte, en declaración rendida por el señor JORGE ENRIQUE GAMARRA, Capitán de la Draga "DON RODO", manifestó lo siguiente con respecto a los hechos ocurridos:

"El día 15 de mayo de 2012 yo recibí turno a las 0600, en ese momento la Draga estaba parada ubicada entre el muelle 7 y 8, se continuó parada por el mantenimiento de rutina y se inició el dragado a las 0750 horas, de ahí suspendí la Draga a las 0810 horas para ubicar unas boyas en la popa de la Draga, (...)" Cursiva fuera de texto

Con respecto a la señalización de la tubería, durante la ejecución de la obra de dragado, aseguró:

"La tubería si estaba correctamente señalada, con sus boyas de señalización. Todo el tiempo estuvo esa tubería señalada y de noche se le conoce luces de hombre al agua, se colocaban siete luces, intermitentes de destellos, (...)" Cursiva fuera de texto

Ahora bien, en declaración rendida por el señor JUAN CARLOS BALLÉN LÓPEZ, Supervisor de IMPOXMAR S.A., se le preguntó si la tubería desplegada para el dragado, llegaba hasta las inmediaciones de la Virgencita que se encuentra en la bahía, a lo que contestó:

"No, por la posición de la Draga y la posición de la descarga es imposible que llegue hasta ese sector, porque aproximadamente la distancia que hay entre el muelle y la Sociedad Portuaria y el bajo de la Virgen es de aproximadamente 700 metros." Cursiva fuera de texto

En declaración rendida por el CN. GUSTAVO ADOLFO CAMACHO, designado como Perito para el Dragado realizado por IMPOXMAR S.A., manifestó lo siguiente con respecto a la señalización del Muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria, lugar donde ocurrió el accidente:

"Si, tenía una boya de marcas especiales amarillas, tal como lo exige la Señalización Marítima del Caribe y la tubería tenía elementos flotantes para advertir su presencia durante el día y luces intermitentes para hacerlo durante la noche." Cursiva fuera de texto

Sobre el particular, se tiene que la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", una nave menor de bandera de colombiana, encargada de prestar el servicio de transporte de pasajeros, salió el 15 de mayo de 2012 desde el sector de Bocachica hacia Cartagena, a bordo con veintidós (22) turistas, cuando aproximadamente a las 07:00 horas, a la altura de la Marina Santa Cruz, la lancha golpeó con un tubo de caucho que se encontraba sumergido, dadas las labores de dragado que se realizaban en la Sociedad Portuaria por la empresa IMPOXMAR S.A., el cual dejó como consecuencia rotura en algunas piezas del motor y avería en el casco, configurándose así el siniestro marítimo de abordaje, producto de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, en la cual se presume la responsabilidad de quien despliega ciertas acciones que por su naturaleza generan riesgo sobre terceros o sobre los bienes bajo su custodia, por lo que no basta con demostrar la debida diligencia o el correcto desempeño en el desarrollo de sus funciones, ya que se le exige que demuestre la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada por la doctrina y la jurisprudencia como peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que la desarrolla debe manejarse con la mayor prudencia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas, la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

Al encontrarnos en el escenario de la responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero.

Del informe pericial realizado por el CN. ® NELSON TRONCOSO NIEVES, en calidad de Perito Naval, se logró concluir que el accidente entre la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" y uno de los tubos de la Draga "DON RODO", se presentó en el área marítima de la bahía interior de Cartagena, cerca al Muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria y que la causa se debió a la cercanía de la lancha con respecto a dicha área, sumado al exceso de velocidad de la misma.

En definitiva, el señor GALO AVENDAÑO MORALES, en calidad de Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", pasó con la lancha cerca de la zona de dragado del Muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria, que si bien no había sido prohibido expresamente por la autoridad marítima, si requería de un mayor cuidado al momento de transitar por dicha zona, sin embargo dada la velocidad que llevaba la motonave, terminó impactando con un tubo que se encontraba sumergido, generando daños en el motor y en el casco; lo cual permite concluir que los eximentes de responsabilidad no se demostraron en la investigación, por lo que el siniestro de abordaje se produjo como resultado de la negligencia del Capitán.

Aclarado lo anterior, el Despacho entra a resolver los argumentos planteados en el recurso de apelación por el Abogado JAIME DOMINGO DE AVILA HERNANDEZ, apoderado del señor

160

GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", relacionados con aspectos procedimentales que llevaron a determinar la responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, de la siguiente manera:

1. En relación con el primer argumento, que trata sobre la presunta vulneración del derecho de defensa al Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", por haber declarado sin apoderado judicial y al dejar de nombrarle abogado de oficio, es preciso señalar que:

El artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, trata sobre el desarrollo de la primera audiencia, así:

"(...) 2. La audiencia se celebrará con las personas que concurran.

3. El Capitán de Puerto procederá a reconocer personería a los apoderados de las partes o personas que así lo soliciten. (...)" Cursiva fuera de texto

Del artículo 38 de la norma ibídem, el cual establece la presunción de confesión en desarrollo de la primera audiencia, dice:

"La no comparecencia del citado, su renuncia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia, siempre que el Capitán de Puerto le advierta de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta. Será excusa razonable para no asistir a la primera audiencia que el Capitán o Capitanes de las naves o artefactos navales materia del proceso no puedan asistir acompañados de sus abogados. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

A folios 9 al 13, se encuentra el escrito de primera audiencia, en la que se observa que luego de ser consultado por sus generales de ley, el señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", manifestó libremente que declararía, con lo cual aceptó dar su versión de lo ocurrido, aun teniendo la posibilidad de aplazar la audiencia, justificado en la imposibilidad de asistir por no contar con apoderado judicial; por lo que observa el Despacho, se le garantizó el derecho de defensa.

2. Sobre la violación al debido proceso, basándose en el documento del folio 135, en el que la Capitanía de Puerto no avisa a los navegantes acerca del Dragado realizado en inmediaciones a la Sociedad Portuaria.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional¹, ha desarrollado el concepto del derecho al debido proceso, así:

"La jurisprudencia constitucional ha definido el derecho al debido proceso como el conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, a través de las cuales se busca la protección del individuo incurso en una actuación judicial o administrativa, para que durante su trámite se respeten sus derechos y se logre la aplicación correcta de la justicia. Hacen parte de las garantías del debido proceso: (i) El derecho a la jurisdicción, que a su vez conlleva los derechos al libre e igualitario acceso a los jueces y autoridades administrativas, a obtener decisiones motivadas, a

¹ Corte Constitucional. Sentencia C-341 del 4 de junio de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo.

impugnar las decisiones ante autoridades de jerarquía superior, y al cumplimiento de lo decidido en el fallo; (ii) el derecho al juez natural, identificado como el funcionario con capacidad o aptitud legal para ejercer jurisdicción en determinado proceso o actuación, de acuerdo con la naturaleza de los hechos, la calidad de las personas y la división del trabajo establecida por la Constitución y la ley; (iii) El derecho a la defensa, entendido como el empleo de todos los medios legítimos y adecuados para ser oído y obtener una decisión favorable. De este derecho hacen parte, el derecho al tiempo y a los medios adecuados para la preparación de la defensa; los derechos a la asistencia de un abogado cuando sea necesario, a la igualdad ante la ley procesal, a la buena fe y a la lealtad de todas las demás personas que intervienen en el proceso; (iv) el derecho a un proceso público, desarrollado dentro de un tiempo razonable, lo cual exige que el proceso o la actuación no se vea sometido a dilaciones injustificadas o inexplicables; (v) el derecho a la independencia del juez, que solo es efectivo cuando los servidores públicos a los cuales confía la Constitución la tarea de administrar justicia, ejercen funciones separadas de aquellas atribuidas al ejecutivo y al legislativo y (vi) el derecho a la independencia e imparcialidad del juez o funcionario, quienes siempre deberán decidir con fundamento en los hechos, conforme a los imperativos del orden jurídico, sin designios anticipados ni prevenciones, presiones o influencias ilícitas. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

Una vez revisado el oficio a folio 135, se trata de una respuesta a una solicitud hecha por el Capitán de Puerto de Cartagena, en el que el Director del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, CN. RICARDO JOSÉ MORALES BABRA, informa que no se emitió ningún tipo de aviso para los navegantes en el mes de mayo de 2012, con respecto a los reportes meteorológicos, en la zona en la que ocurrió el siniestro de abordaje.

Lo anterior no tiene relación alguna con una posible vulneración al debido proceso, ya que el documento en mención no versa sobre restricciones a la navegación por la bahía interna de Cartagena, lugar en el que ocurrió el siniestro entre la nave y el tubo de dragado, razón por la que el Despacho considera que no le asiste razón al recurrente, ya que la decisión fue proferida del material probatorio legalmente obtenido, garantizando el derecho de defensa y contradicción del Capitán.

En cuanto a la violación a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para un correcto manejo de las operaciones en aguas jurisdiccionales.

Se evidencia una inadecuada aplicación de la sanción, ya que del informe pericial, una prueba con un gran contenido técnico, vistos los videos por parte del perito, en ningún momento concluye que la velocidad de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" en la bahía interna superara los quince (15) nudos, razón por la cual el Despacho considera que el Capitán de la lancha no vulneró el código de infracción No. 14 de la Resolución 347 de 2007, que reza "*Navegar a velocidades superiores a quince (15) nudos en bahías internas y canales de acceso, o 25 nudos en aguas exteriores, sin autorización especial para ello*".

No existe tampoco un reporte de infracción por parte de la autoridad marítima, que permita afirmar que la velocidad de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3" era mayor a quince (15) nudos. Así las cosas y revisando los certificados de la nave, los cuales se encontraban en regla al momento de ocurridos los hechos, el Despacho accede a la solicitud del apelante, en el sentido

163

de modificar la responsabilidad del Capitán, por no haber vulnerado las normas de marina mercante.

De acuerdo con el peritaje efectuado, se logró establecer que el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro de abordaje de la M/N "JESUS DE ZARETH 3" con el tubo de la Draga "DON RODO", acaecido el 15 de mayo de 2012, asciende a la suma de SIETE MILLONES DE PESOS M/CTE (\$7.000.000)

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede el Despacho a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, haciendo claridad que la responsabilidad civil del señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE NAZARETH 3", es por el siniestro de abordaje y no el de daños materiales graves, así mismo se modificará el artículo tercero por no existir violación a normas de marina mercante y en consecuencia se revocará el artículo cuarto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 22 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable al señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N 'JESUS DE NAZARETH 3', identificado con cédula de ciudadanía No. 1.047.372.087 expedida en Cartagena, por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, hechos presentados el 15 de mayo de 2012."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR el artículo segundo del fallo del 22 de agosto de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión de primera instancia del 22 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor GALO AVENDAÑO MORALES, en calidad de Capitán de la M/N 'JESUS DE NAZARETH 3', de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

ARTÍCULO 4°.- REVOCAR el artículo cuarto del fallo del 22 de agosto de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 5°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Cartagena el contenido del presente fallo al Abogado JAIME DOMINGO DE AVILA HERNANDEZ, en calidad de apoderado del señor GALO AVENDAÑO MORALES, Capitán de la M/N "JESUS DE

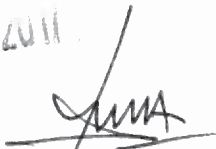
NAZARETH 3", identificado con cédula de ciudadanía No. 1.047.372.087 expedida en Cartagena; a la señora MIRIAM MORALES DE AVENDAÑO, Armadora de la citada embarcación, identificada con cédula de ciudadanía No. 33.136.825 expedida en Cartagena; a la Abogada NATALIA PÉREZ FLÓREZ, en calidad de apoderada de la empresa IMPOXMAR S.A. y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

27 DIC 2011



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo