

255

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 JUN 2017

Referencia: 14012011018
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 12 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA VALERYANA" de bandera de Colombiana, ocurrido el 3 de octubre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA VALERYANA", el día 4 de octubre de 2011, razón por la cual el día 7 de octubre de 2011 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 Santa Marta el día 12 de junio de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA VALERYANA" al señor URIEL JOSÉ LOPEZ en su condición de Capitán de la citada nave. Asimismo, se declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "LA VALERYANA".
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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.

/102

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 CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, en informe pericial rendido el 6 de noviembre de 2013, (folios 158 al 172), presentó lo siguiente:

"(...)

6.1.2.2 Maniobra de ceder el mando al tripulante de la lancha "LA VALERYANA"

El patrón cede el mando. Si bien forma parte del rol entrenar a los nuevos tripulantes (STCW), se hizo sin seguir algún procedimiento (NGS) y en horas en que los parámetros de seguridad deberían ser bien altos (Regla No. 5 COLREG/72).

6.1.2.3 Colisión de la lancha "LA VALERYANA" contra la boya de amarre P2-PC

Se evidenció que, patrón y tripulante, no observaron la luz propia de la boya previa a la colisión, en este evento operativo se pone a consideración los siguientes factores:

- a) La boya no tenía la luz de posición prendida y los tripulantes no la vieron.*
- b) La boya si tenía la luz y los tripulantes de la lancha la confundieron con las luces de las embarcaciones circundantes.*

6.1.2.4 Análisis de la velocidad según el estado de la lancha "LA VALERYANA" después de la colisión

Según el registro fotográfico de la colisión, el análisis de la velocidad se puede concluir que era velocidad baja, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- a) El daño a la estructura de la lancha es de calificación baja.*
- b) Las lesiones de los tripulantes al colisionar con una boya que por sus características podría ser "un muro en la mitad del mar".*
- c) El estado de fibra y flotabilidad de la lancha. (La lancha llegó en condiciones de flotabilidad normal hasta la playa de El Rodadero para ser llevada a los talleres de Servimar).*

(...)

7. Factores afectantes:

7.1 Causa precursora o fundamental del siniestro

La causa fundamental que origina el accidente está basada en el incumplimiento del Convenio Internacional para Prevenir Abordajes COLREG/72.

7.2 Conductas técnicas y náuticas de las personas involucradas.

No cabe duda de que el accidente marítimo estudiado tuvo origen en el riesgo asumido por el patrón de la lancha al entregar el mando al tripulante que se encontraba en entrenamiento.

256

Existieron varios factores precursores del accidente tales como:

-No existe registro donde evidencie el procedimiento para ejecutar este tipo de maniobras cuando se está en entrenamiento.

-No existe un registro donde evidencie que los tripulantes de las lanchas apliquen la regla No. 5 del Convenio Internacional para Prevenir Abordajes en el mar.

-No se evidenció que el patrón recomendara el seguimiento de las reglas 5 y/o 6 del COLREG en el momento que cede el mando.

(...)

9. CONCLUSIONES

De conformidad con los resultados de la presente diligencia pericial, el suscrito perito se permite concluir:

Que se estableció todo lo pertinente con las probables causas precursoras del accidente considerándose que tuvo su origen y desarrollo en el incumplimiento de la regla No. 5 del COLREG/72 asumida de forma unilateral por el patrón de la lancha "LA VALERYANA" el 3 de octubre del año 2011 al ceder el mando al tripulante en entrenamiento y no continuar con la supervisión de la navegación. (...)" (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 Santa Marta 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 Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. 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)

112

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; o*
- (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)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA VALERYANA" de bandera colombiana con la boya "PANAMAX 2", ocurrido el 3 de octubre de 2011.

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

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor URIEL JOSE URIELES LOPEZ, en calidad de Capitán de la motonave "LA VALERYANA" teniendo en cuenta que se demostró que la colisión con la boya se debió a la falta de señalización de la boya "PANAMAX 2" debido a la culpa exclusiva y determinante de un tercero.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Declaración rendida por el señor URIEL JOSE URIELES LÓPEZ, en condición de Capitán de la motonave "LA VALERYANA", narró lo sucedido de la siguiente manera:

"Zarpamos de punta de muelle de la sociedad portuaria Río Córdoba, a llevar seis botellones de agua a las grúas que estaban operando, la Gregory en cape 2 es decir una boya de amarre, y luego zarpamos para cape 1 estaba la grúa AT3, y de ahí zarpamos para Panamax 2 que estaba fondeado el remolcador KEREN KOBY, y de ahí nos llaman a punta de muelle, le digo a mi compañero que lleve la lancha, la cual se encontraba en

^[2] Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

152

entrenamiento para motorista, a los dos minutos fue el accidente, que consistió en el choque de la boya Panamax 2, yo salgo por la borda de la lancha y me subo a la misma boya, mi compañero por intermedio de celular y medio de comunicaciones radio avisa al coordinador y al remolcador que estaba en el área, nos rescata la lancha BIG BANANA y de ahí entré en shock y perdí el conocimiento." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje de la motonave "LA VALERYANA" con la boya "PANAMAX 2" 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 causal¹.

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 ella².

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.

Ahora bien, en declaración del señor ALFONSO LÓPEZ MERCADO, en condición de tripulante de la motonave "LA VALERYANA" al manifestó lo sucedido de la siguiente manera:

"Estábamos en el muelle y el ingeniero David Restrepo nos dio la orden de suministrar botellones de agua a las grúas de la empresa y al remolcador KEREN KOPY procedimos a hacer el zarpe con el señor Uriel, quien es el motorista de la lancha, y él me dijo que llevara la embarcación para seguir el entrenamiento, él me iba indicando lo que son las boyas del canal y las boyas de la barcaza y la ubicación de cada una, inicialmente llegamos a la grúa ANITA T entregamos los botellones y seguimos a la grúa AT3 amarrada un buque, llegamos ahí entregamos los botellones y partimos a la otra boya que hay en la cual se encontraba la grúa GREGORY amarrada a un buque, nos dirigimos hacia el remolcador KAREN KOPY, yo le comenté que no se veía la luz de la boya que entráramos con precaución, llegamos hasta el remolcador entregamos los botellones de agua, y en el área

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

² 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

estaba un remolcador LAURA GABRIELA, yo giré la lancha para regresarnos y él me dice que ese no era el camino, que nos regresáramos porque él conocía el camino, de ahí estábamos pendiente, salimos con precaución, despacio ese lugar teníamos problemas con los pescadores con las luces porque ellos se las robaban o las partían, ya íbamos saliendo del área donde presumíamos donde estaba la boya, seguimos y nos sorprendió el impacto, el impacto sufrí un corte cerca del ojo izquierdo y me golpeó el hombro con el timón de la lancha (...)"(Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta las declaraciones anteriormente citadas, se puede colegir que el día 3 de octubre de 2013 en las horas de la noche, la motonave "LA VALERYANA" zarpó del muelle de la Sociedad Portuaria Río Córdoba con el fin de llevar seis botellones de agua a las grúas que se encontraban operando, por lo cual el señor URIEL JOSE URIELES LÓPEZ quien se desempeñaba como Capitán de la nave para el día de los hechos, le cedió el mando al señor ALFONSO LÓPEZ MERCADO quien ostentaba licencia de entrenamiento para motorista y en el desarrollo de lo encomendado colisionó con la boya de amarre "PANAMAX 2", provocando golpes al personal a bordo y daños a la nave.

Ahora bien, en las declaraciones recolectadas en la investigación coinciden los declarantes en manifestar que las condiciones eran buenas y la luna estaba clara, por lo tanto las condiciones de visibilidad muy a pesar de que era de noche no eran malas, sumado a esto no había fuertes corrientes y el oleaje era normal. Dichas declaraciones encuentran respaldo en el informe pericial suscrito por el señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, en la cual al referirse sobre el reporte meteorológico para el día de los hechos señaló:

"Se conoce que el 3 de octubre del 2011 la zona de Puerto Zúñiga presenta un día sin alteraciones meteorológicas propias del lugar con buena visibilidad sin vientos y la altura de la ola es de 0,3 metros aproximadamente, a pesar que el informe meteorológico del CIOH pronostica la presencia del huracán "Ophelia" categoría 2 y el área con las olas de 1,5 metros y vientos de 16 Knts. Estas condiciones fueron particularmente diferentes a las anunciadas para el día y lugar." (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto es posible deducir que al momento del siniestro las condiciones meteorológicas eran favorables, circunstancia que es importante tenerla en cuenta al momento analizar el presente caso puesto que unas condiciones apropiadas contribuyen a una navegación segura.

Ahora bien, en las declaraciones de los señores URIEL JOSÉ URIELES LOPEZ y ALFONSO LOPEZ MERCADO, Capitán y tripulante de la nave respectivamente, afirman que el siniestro se presentó en las horas de la noche, más exactamente a las 12:15 horas, además manifiestan que al momento de que este ocurriera se encontraban navegando con las luces encendidas. Sin embargo, dentro de las pruebas recaudadas en la presente investigación no se allegó documento alguno donde contara que la Capitania de Puerto en su momento haya expedido autorización especial para tránsito de la motonave "LA VALERYANA" en el periodo de horas comprendido entre las 19:00 - 05:00 horas, y en la cuales deben llevar las respectivas luces de navegación energizadas.

Lo anterior conlleva a que el Despacho pueda colegir que si bien el hecho de que la boya "PANAMAX 2" no se encontraba con la luz encendida hizo que aumentaran las posibilidades de que pudiera ocurrir algún infortunio, no se puede dejar de lado que la nave no se encontraba autorizada y habilitada para realizar navegación en horas de la noche siendo así la causa principal de los hechos.

109

7 258

Otro de los aspectos a referirse se relaciona con la acción en la cual el Capitán de la motonave cede el mando al tripulante ALFONSO LOPEZ MERCADO, por lo tanto el perito CARLOS ANZOLA MARTINEZ en su informe pericial indica lo siguiente:

*"6.1.2.3 MANIOBRA DE CEDER EL MANDO AL TRIPULANTE DE LA LANCHA
"LA VALERYANA"*

El patrón cede el mando. Si bien forma parte del rol entrenar a los nuevos tripulantes (STCW), se hizo sin seguir algún procedimiento (NGS) y en horas en que los parámetros de seguridad deberían ser bien altos (Regla No. 5 COLREG/72).

(...)

CONDUCTAS TECNICAS Y NAUTICAS DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

CONCEPTO PREVIO:

No cabe duda de que el accidente marítimo estudiado tuvo su origen en el riesgo asumido por patrón de la lancha al entregar el mando al tripulante que se encontraba en entrenamiento.

Existieron factores precursores del accidente tales como:

- No existe registro donde evidencie el procedimiento para ejecutar ese tipo de maniobras cuando se está en entrenamiento.*
- No existe un registro donde evidencie que los tripulantes de las lanchas apliquen la regla No. 5 del Convenio Internacional para prevenir abordajes en el mar.*
- No se evidenció que el patrón recomendara el seguimiento de la Regla 5 y/o 6 del COLREG en el momento que cede el mando.*

7.2.1 PATRÓN DE LA LANCHA "LA VALERYANA"

SEÑOR URIEL URIELES

- Es tenedor de su correspondiente licencia de navegación propia para este tipo de embarcaciones.*
- Tiene 10 años de experiencia en esta labor.*
- Cumple con una labor del rol diario asignado.*
- Al observar las condiciones favorables del mar y tiempo asume el riesgo de entregar el mando al tripulante Alfonso López Mercado.*
- Omite la regla 5 del Convenio Internacional para Prevenir Abordajes en el mar COLREG/72. (...) (Cursiva y subraya fuera de texto)*

En virtud de lo anterior y analizadas las demás pruebas, se tiene entonces que la maniobra por el cual el señor URIEL JOSÉ URIELES LOPEZ como Capitán cede el mando de la nave al señor ALFONSO LÓPEZ MERCADO hizo que se colocara en alto riesgo la navegación y seguridad de la misma, pues si bien el tripulante contaba con licencia en entrenamiento, no era un sujeto que contara con la suficiente experiencia para asumir el mando de una actividad peligrosa como lo es la navegación y más aún en horas de la noche donde los estándares de seguridad deben ser mayores que en horas del día. De igual forma no hay evidencia alguna de procedimientos utilizados cuando

Mo

se van a ejecutar maniobras en las cuales participe personal en entrenamiento que permita al Despacho colegir si esté actuó al tenor de algún procedimiento establecido.

Con respecto a la Regla No. 5 del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes - COLREG/72 establece 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."
(Cursiva fuera de texto)

De igual forma obra declaración del señor RODRIGO ENRIQUE APARICIO SARMIENTO, en su condición de Superintendente de Operaciones Marítimas de la Sociedad Portuaria Río Córdoba, en la cual al ser interrogado si se dio aviso a las naves que se encontraban en el área de la boya "PANAMAX 2" se encontraba fuera de servicio, señaló:

"Si, todos los remolcadores, la lanchas y equipos que operan en el área sabían que esa boya tenía ese problema." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, al referirse al porque el Capitán de la motonave "LA VALERYANA" a pesar de tener conocimiento del daño de la boya se estrelló con esta, respondió:

"Creo que se confundió, porque el luego me manifestó que estaba buscando la boya y no la encontraba, de pronto hubo exceso de confianza" (Cursiva fuera de texto)

Con fundamento en la anterior declaración, puede observarse que tanto el Capitán de la motonave "LA VALERYANA" como las demás naves que se encontraban operando en la zona donde estaba ubicada la boya "PANAMAX 2" estaban al tanto de la novedad que esta estaba presentando, probándose de esta manera que no hubo una debida aplicación de la Regla No. 5 del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes - COLREG/72, ya que esta indica que las naves en todo momento deberán mantener una vigilancia tanto visual y auditiva con el fin de prevenir un abordaje y esta no fue atendida por el capitán de la nave, pues aun sabiendo que la mencionada boya se encontraba averiada y que se encontraba realizando la navegación en la zona donde estaba ubicada, debió emplear las medidas más extremas de seguridad para evitar el abordaje y no haber cedido el gobierno de la nave a una persona que se encontraba en entrenamiento.

Asimismo es necesario recordar que señor URIEL JOSÉ URIELES LOPEZ el cual se desempeñaba el día del siniestro como Capitán era el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³, y su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, por lo tanto en todo momento y circunstancia, era el responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo⁴. Lo anterior, sin importar que en el momento preciso del abordaje se encontrara al mando el señor ALFONSO LOPEZ MERCADO.

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

⁴ Decreto 1597 de 1988, Artículo 40, Numeral 3.

169

259

En conclusión, por cuanto fue probado que los hechos ocurridos el día 3 de octubre de 2011 sucedieron como consecuencia de la concurrencia de factores como el ejecutar la navegación en horarios en los cuales no estaba autorizado por la Autoridad Marítima, sumado a la errónea determinación tomada por el Capitán de ceder el mando de la nave a un tripulante que se encontraba en entrenamiento, hicieron que se produjera el presente siniestro de abordaje. Por lo anterior, el Despacho procederá a modificar el artículo primero del fallo proferido en primera instancia, declarando la responsabilidad del señor URIEL JOSÉ URIELES LOPEZ, en calidad de Capitán de la motonave "LA VALERYANA".

3. Ahora bien, el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños sufridos por la motonave "LA VALERYANA" como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, sin embargo, se puede verificar que en informe pericial rendido por el señor CARLOS ANZOLA MARTINEZ, se determinaron daños en la fibra de vidrio tasados seis millones trescientos mil pesos m/cte. (\$ 6.300.000.00), en consecuencia se modificara el artículo segundo del fallo de primera instancia determinando lo anterior.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "LA VALERYANA", se evidencia que no se cumplió lo establecido en el numeral G del artículo número 2 de la Resolución 0520 de 1999 relativa a solicitar ante la Autoridad Marítima la expedición de autorización especial para tránsito de naves menores durante horas nocturnas comprendidas entre las 19:00 y 05:00 horas, así como no aplicar la Regla No. 5 del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes - COLREG/72, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 12 de junio de 2014, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"DECLARAR civilmente responsable por el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA VALERYANA" de bandera colombiana, ocurrido el día 3 de octubre de 2011, al señor URIEL JOSÉ URIELES identificado con la cedula de ciudadanía No. 12.632.198 expedida en Ciénaga, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 12 de junio de 2014, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"DETERMINAR el valor de los daños causados a la motonave "LA VALERYANA" en seis millones trescientos mil pesos m/cte. (\$ 6.300.000.00), con fundamento en la parte considerativa de este proveído."


ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 12 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor **URIEL JOSÉ URIELES LOPEZ**, en condición de Capitán de la motonave "LA VALERYANA", al Representante Legal de la Empresa **CNR III LTD Sucursal Colombia**, en condición de propietaria de la citada motonave, al Representante Legal de la **Sociedad Portuaria RÍO CÓRDOBA S.A.**, en condición de Propietaria de la boya "PANAMAX 2", al Doctor **ANDRÉS FERNANDO REYES TORRES**, en condición de Apoderado del Propietario, Capitán, tripulación y de la **Sociedad Portuaria RÍO CÓRDOBA S.A.** y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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. 21 JUN 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo