

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 23 OCT 2018

Referencia: 040118001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Abordaje-Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver, en vía de consulta, la decisión de primera instancia emitida el día 24 de octubre de 2018, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de Abordaje ocurrido entre las motonaves “THE FOUR SISTERS” con matrícula No. CP10-0814-B y “PUNTA HUINA” identificada con matrícula No. CP10-0715-B, ambas de bandera Colombiana por los hechos ocurridos el día 3 de enero de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada el día 4 de enero de 2018 por el Capitán de la motonave “THE FOUR SISTERS” se informó al Capitán de Puerto de Bahía Solano sobre los hechos relacionados con el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 3 de enero de 2018 donde se vieron involucradas las motonaves “THE FOUR SISTERS” con matrícula No. CP10-0814-B y “PUNTA HUINA”.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 4 de enero de 2018, el Capitán de Puerto de Bahía Solano dispuso la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje y ordenó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, fijando fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 24 de octubre de 2018, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

“Declarar responsable al señor Viviano Valois Mosquera, identificado con cedula de ciudadanía No. 82.384.560 de Bahía Solano, en calidad de propietario y Capitán de la nave PUNTA HUINA, matrícula CP10-0715-B, del siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 22 de agosto de 2017 (...)”

"Abstenerse de pronunciarse con respecto al Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo – Abordaje de la motonave PUNTA HUINA, matrícula CP10-0715-B y la embarcación THE FOUR SISTERS, matrícula CP10-0814-B, hechos ocurridos enero tres (03) de so mil dieciocho (2018)(...)"

"Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor Viviano Valois Mosquera, identificado con cédula de ciudadanía No. 83.384.560 de Bahía Solano, en calidad de propietario y capitán de la nave PUNTA HUINA, matrícula CP10-0715B"

"Imponer a título de sanción al señor Viviano Valois Mosquera, identificado con cédula de ciudadanía No. 82.384.560 de Bahía Solano, en calidad de propietario y capitán de la nave PUNTA HUINA, matrícula CP-10-0715-B, multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, suma que equivale a setecientos ochenta y un mil doscientos cuarenta y dos pesos moneda legal (\$781.242.00)" (cursiva fuera de texto).

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, de 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Coveñas, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por los Capitanes de Puerto de Bahía Solano y Buenaventura. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 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 análisis técnico (IV) Del estudio probatorio del caso en concreto (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

En la legislación Colombiana, el artículo 26 del Decreto Ley 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 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 fuera de texto).*

En el caso particular, el material probatorio que reposa en el expediente, permite al Despacho colegir la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje sucedido entre las motonaves "THE FOUR SISTERS" y "PUNTA HUINA" de bandera colombiana ocurrido el día 3 de enero de 2018, conforme a lo establecido en el literal "C" 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 -OMI-, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el estado asume el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el ordenamiento jurídico, en este caso concerniente 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.

La referida convención en su objeto principal expone que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles 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)

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

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

Conforme a lo anterior 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).

Así las cosas, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisto, 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.

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

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

III. Del análisis técnico

El dictamen pericial rendido por el Inspector de Naves y muelle de la Capitanía del Puerto de Bahía Solano, señor EDILBERTO ROJO ECHAVARRÍA, tal y como aparece en los folios 9 a 10 del expediente objeto de la referencia, señala lo siguiente:

"(...) Conclusiones del peritazgo:

- *"La motonave "The four sister" de matrícula No. CP-10-0814-B, es una motonave de 21 pies, 6.29 metros de eslora y 1.33 metros de manga para navegación costera con una capacidad de hasta de 750 kilos, equipada con un motor Yamaha de 9.9 HP, la cual sufrió daños por un fuerte golpe en la obra muerta sobre la borda del costado de babor, el cual afecto la estructura del casco, vivero de pesca, soporte de varas para pescar y la tapa del motor propulsor".*
- *"(...) El impacto rompió la borda plástica , despegó la borda de fibra de vidrio en la parte de la popa de la motonave y causo una ruptura en el casco de aproximadamente 20 centímetros".*
- *"(...) Ruptura del tubo para portar las cañas de pescar y una fisura sobre la borda a la mitad de la eslora del casco de la motonave".*
- *"(...) Sobre la aleta de babor se puede observar una fisura sobre la obra muerta del casco y la borda totalmente destrozada por el impacto".*
- *"(...) Sobre el costado de estribor sufrió daños la estructura del vivero de pesca causando su desprendimiento del casco de la motonave y fisuras sobre la borda de la nave".*
- *"La tapa del motor propulsor sufrió una fisura sobre el costado izquierdo del motor a causa del impacto".*
- *"(...) Se recomienda no realizar ningún tipo de navegación en la motonave "THE FOU SISTERS" matrícula CP-10-0814-B, debido a que los daños sufridos en el siniestro ponen en riesgo la seguridad y la navegabilidad de la nave y su tripulación" (cursiva fuera de texto).*

Como se pudo observar, el Perito, hace alusión a los daños causados a la motonave "THE FOUR SISTERS" con ocasión al siniestro marítimo de abordaje producido por la motonave "PUNTA HUINA". En consecuencia, se recomienda no realizar ningún tipo de navegación con la motonave afectada, por cuanto pone en riesgo la navegabilidad.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

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:

En versión libre, el día 5 de enero de 2018, el señor ARMINDO RIVERA DÍAZ, en calidad de Propietario de la motonave "THE FOUR SISTERS", respecto a los hechos, expuso:

"Sobre el accidente, la lancha THE FOUR SISTERS se encontraba fondeada al frente de la playa huina estando la marea alta, yo estaba parado en la playa al frente de mi lancha cuando vi que venía la lancha "PUNTA HUINA" al mando del señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA al parecer venía desde bahía solano con algunos 10 pasajeros a bordo de la embarcación, en ese momento impacto a mi lancha por el costado izquierdo en donde le causo ruptura de la borda y parte del casco en ambos lados (derecha e izquierda), el motor sufrió daños en la tapa en la parte frontal, también en la palanca o sistema de bascular el motor porque se torció un poco y el motor bascula pero haciendo fricción en cada lado. Gracias a Dios en el bote no se encontraba nadie a bordo, luego de eso el señor VIVIANO se regresó al bote a revisar y mirar el daño que había causado, después siguió su rumbo de navegación a la playa" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a si la motonave "PUNTA HUINA" traía marinero proel en su embarcación, dijo:

"El señor Viviano me dijo que traía su marinero pero en el momento de los hechos no se podía observar a una persona en la proa" (cursiva fuera de texto).

Respecto a la velocidad en la que navegaba la motonave "PUNTA HUINA", expuso:

"La motonave venía llegando a la playa con una velocidad más o menos de cinco a 10 nudos porque le hacía falta poco para emplayar la embarcación en la arena, más o menos 60 metros" (cursiva fuera de texto).

Referente a las condiciones meteorológicas en día de los hechos, afirmó:

"El día estaba muy bueno con bastante sol, totalmente despejado y el mar se encontraba en total calma" (cursiva fuera de texto).

Con relación a si hubo pérdidas de vida o personas heridas con la ocurrencia del siniestro marítimo, dijo:

"No. Ninguna persona sufrió heridas" (cursiva fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "PUNTA HUINA" también dio su declaración frente a los hechos, y expuso:

"Yo vine a recoger a un personal a Bahía Solano que iba para la playa del huina, 12 turistas y el marinero que anda conmigo en la lancha, la lancha me quedo cargada por lo cual la proa quedo levantada en donde no alcanzaba a mirar hacia adelante porque la proa me lo impedía, cuando zarpé de Bahía Solano para el huina le dije a mi marinero que pasara hacia delante de la lancha para que mirara hacia adelante y me avisara si había algún palo u obstáculo con los cuales me pudiera chocar, cuando íbamos llegando a la playa del huina yo me agache a meterle el tapón o espiche a la lancha y en ese momento el marinero iba mirando adelante donde estaban los pasajeros y cuando voltio a mirar hacia adelante ya estábamos como cinco metros de la lancha "THE FOUR SISTERS" el me levanto las manos avisándome que había una lancha atravesada entonces yo alcance a rebajar el motor pero como la lancha iba cargada no alcance a detenerla ni a voltear para no colisionar, en ese momento sentí el impacto, cuando pude ver la otra lancha y vi que la había golpeado y no había nadie en ella, prendí de nuevo el motor di reversa para detallarla y mirar que más le había pasado, luego espere a que llegara el dueño de la lancha para hablar con él, en donde le dije que yo asumía los arreglos de la lancha que porque fue un accidente involuntario" (cursiva fuera de texto).

Referente a las condiciones meteorológicas que se presentaban el día de los hechos, expuso:

"El día estaba soleado, la visibilidad estaba muy buena y el mar estaba muy sereno" (cursiva fuera de texto).

En cuanto al tipo de actividad que realiza con la motonave "PUNTA HUINA", dijo:

"La lancha la tengo matriculada como embarcación de recreo" (cursiva fuera de texto).

Respecto a su condición física y mental el día de la ocurrencia del siniestro, manifestó:

"De salud me encontraba muy bien, y estaba en perfectas condiciones físicas y mentales, lo único fue que me confié del muchacho marinero que iba adelante que no me aviso a tiempo para evitar el choque" (cursiva fuera de texto).

El señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "PUNTA HUINA", en la audiencia informó que lo que sucedió fue un

accidente involuntario, y que por su cuenta arregló y pagó los daños causados a la motonave "THE FOUR SISTERS" a causa del siniestro marítimo.

En audiencia realizada el día 30 de mayo de 2018, el señor TIRSON CÓRDOBA MINOTA, marinero de la motonave "PUNTA HUINA", en cuanto a los hechos, expuso:

"Ese día íbamos saliendo de Bahía Solano hacia la playa El Huina con 12 turistas aproximadamente; en el camino, mientras conversaba con los turistas, cuando estábamos llegando a la playa, observé la lancha "THE FOUR SISTERS", pero ya estaba muy cerca; enseguida procedí a avisarle al Capitán, el señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, quien alcanzó a reducir la velocidad pero íbamos muy rápido y el impulso golpeó la otra lancha" (cursiva fuera de texto).

En cuanto al lugar donde se encontraba al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo, dijo:

"En la proa" (cursiva fuera de texto).

Referente a si hubo pérdidas materiales y cuáles, indicó:

"Sí, la borda de la lancha "THE FOUR SISTERS" se partió y a la lancha "PUNTA HUINA" se le partió el casco por la quilla" (cursiva fuera de texto).

Basados en las declaraciones mencionadas anteriormente, por parte de los Capitanes de las motonaves relacionadas y el marinero de la motonave "PUNTA HUINA", se observa que por parte del Capitán de ésta, no tuvo las medidas de seguridad necesarias para realizar una navegación segura.

Las pruebas obrantes en el expediente, permiten concluir de manera clara la existencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "THE FOUR SISTERS" y "PUNTA HUINA" a causa del actuar descuidado del Capitán de esta última.

La seguridad de la navegación y de las personas que iban a bordo fue puesta en peligro por parte del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", al navegar sin tener visibilidad completa al momento de acercarse a la playa y el marinero que lo apoyaba no reaccionó a tiempo, causándose el abordaje de la nave.

Así las cosas, queda claro que el Capitán de la motonave "PUNTA HUINA" no cumplió con las obligaciones pertinentes como jefe de gobierno de la motonave que tenía a su cargo y por ende no pudo evitar el siniestro marítimo de abordaje. El Capitán no logro demostrar que el suceso ocurrió por fuerza mayor, caso fortuito o por culpa exclusiva de la víctima.

Como se mencionó en líneas anteriores, el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en la jefatura superior del Capitán. Es justamente él la figura activa a quién, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia. Por ende es la persona responsable de cualquier tipo de situación que se presente con la motonave toda vez que no logre demostrar que el suceso ocurrió por fuerza mayor caso frutito o culpa exclusiva de la víctima.

El comportamiento del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", fue determinante para la ocurrencia del siniestro marítimo objeto de estudio, el cual pudo haber sido peor, teniendo en cuenta que la motonave iba con doce (12) pasajeros a bordo, por lo que puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar. Razón por la cual el Despacho encuentra que el señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, en calidad de Capitán de la motonave "PUNTA HUINA" fue el responsable del siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 3 de enero de 2018.

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

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

1. El siniestro marítimo de abordaje ocurrió el día 3 de enero de 2018 en cercanías de Punta Huina, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, cuando la motonave "THE FOUR SISTERS" se encontraba fondeada y la motonave "PUNTA HUINA" estaba llegando a su lugar de destino.
2. El actuar del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA" no estuvo acorde con las medidas de seguridad previstas por la Autoridad Marítima, además actuó de manera imprudente al no constatar que no existiera ningún obstáculo en la navegación.
3. El Capitán de la motonave "PUNTA HUINA" incurrió en violación a las normas de Marina Mercante, conforme se indica en el acápite siguiente.
4. La conducta del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA" fue determinante en el acaecimiento del siniestro, por cuanto se confió en el proel, pero este no le aviso de la nave que se encontraba adelante y cuando lo hizo no alcanzó a reaccionar para evitar el accidente.

Hay que 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.

El Capitán de toda motonave que se dedica a realizar actividades turísticas en el mar, debe contar con la capacidad y pericia necesaria para no poner en riesgo la vida de los pasajeros, como también debe acatar las instrucciones, normas marítimas y restricciones a la hora de ejecutar las maniobras. Situación, que por medio de las pruebas estudiadas en el expediente ha quedado demostrado que no sucedió en el caso en concreto.

Por otra parte, sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

*"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: **quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan.** La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". -Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero- (cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto original)*

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra "Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas", expone lo siguiente:

*"**Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione.** Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)*

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se demostraron los elementos necesarios para la exoneración de responsabilidad civil del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", que además aceptó que por su imprudencia se produjo el siniestro, lo anterior conforme a lo indicado en su declaración, en donde reconoció los daños causados a la motonave "THE FOUR SISTERS", razón por la cual este fallador confirmará la decisión emitida en primera instancia el día 24 de octubre de 2018 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acorde con lo dispuesto en el artículo 67 del Decreto Ley 2324 de 1984.

VI. Del avalúo de los daños

En cuanto a este punto, se encuentra que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños por falta de prueba que permita hacer la

valoración respectiva con precisión. Por lo tanto, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto, por cuanto el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 señala que la decisión de los fallos consultados se hará de plano.

VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Este Despacho encuentra probada la violación de las normas de Marina Mercante por parte del señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, en calidad de Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", tal y como lo expuso el Capitán de Puerto de Buenaventura en fallo de primera instancia del 24 de octubre de 2018, las disposiciones prescritas en el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 y numeral 2 literal c del artículo 2.4.1.1.2.51 del Decreto 1070 de 2015 (*Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa*). Teniendo lo anterior, esta autoridad procederá a confirmar la decisión de primera instancia.

VIII. De las conclusiones

En definitiva, se encuentra que en el presente siniestro marítimo de abordaje intervino de manera determinante la conducta del Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", cuyo actuar al momento de navegar no estuvo acorde a las normas marítimas, pues no empleó las medidas de seguridad exigidas, ni obró con la prudencia necesaria para realizar la navegación segura acorde con el reglamento de prevención de abordaje.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 3 de enero de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor VIVIANO VALOIS MOSQUERA, en su condición de Capitán de la motonave "PUNTA HUINA", en el siniestro marítimo de abordaje. Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el A quo, en la sentencia del 24 de octubre 2018 proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en la investigación instruida por la Capitanía de Puerto de Bahía Solano.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTICULO 1°.-CONFIRMAR en su integridad el fallo del 24 de octubre de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de ésta providencia.

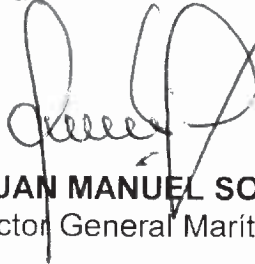
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, el contenido del presente fallo a los señores **VIVIANO VALOIS MOSQUERA** y **ARMINDO RIVERA DÍAZ** en calidad de Capitanes de la motonave "PUNTA HUINA" y "THE FOUR SISTERS" respectivamente, así como a las demás partes interesadas, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Bahía Solano, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Bahía Solano, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia de la misma 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.

23 OCT 2019



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