

19 MAR. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 18 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "OCEAN STAR" y la draga "HONDIUS", ocurrido presuntamente el día veintiocho (28) de septiembre de 2007, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante carta de protesta presentada el día veintinueve (29) de septiembre de 2007 por el señor SERGIY MOZGOVY, capitán de la motonave "OCEAN STAR", la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la presunta ocurrencia de una colisión (sic) entre la nave citada y la draga "HONDIUS", acaecida el día 28 de septiembre de 2007, cuando la referenciada nave se encontraba fondeada en el área número 5, al interior de la bahía de dicha jurisdicción.
2. El día primero (1º) de octubre de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión (sic), decretando y ordenando allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día dieciocho (18) de septiembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsable al señor BART-JAN PETERS, capitán de la draga "HONDIUS", por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 27 (sic) de septiembre de 2007, quien deberá responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados con el armador, empresa ONDERNEMINGEN JAN DE NUL N. V.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, en virtud de lo consagrado en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

#### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas enlistadas del folio 487 al 499 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

163

## DECISIÓN

El día dieciocho (18) de septiembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsable al señor BART-JAN PETERS, capitán de la draga "HONDIUS", por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 27 (sic) de septiembre de 2007, quien deberá responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados con el armador, empresa ONDERNEMINGEN JAN DE NUL N. V.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y 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 investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)."*  
(Cursiva fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

### CASO CONCRETO

De conformidad con los hechos objeto de esta investigación y las pruebas obrantes en el expediente de rigor, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el presunto siniestro ocurrido el día veintiocho (28) de septiembre de 2007, las siguientes:

- El día veintinueve (29) de septiembre de 2007, mediante nota de protesta presentada por el señor SERGIY MOZGOVY, capitán de la motonave "OCEAN STAR", el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión (sic) entre la motonave citada y la draga "HONDIUS", cuando la primera se encontraba en zona de fondeo número 5, con 7 grilletes en el agua.
- Alrededor de las 18:25 horas, del día 28 de septiembre, la draga "HONDIUS" operada por 3 remolcadores pasó muy cerca de la nave referenciada, rozando su popa y ocasionando algunas averías a la misma (nota de protesta, Folio No. 8).
- El día primero (1º) de octubre de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de colisión (sic), decretando la práctica de las siguientes pruebas:
  - a) Declaración de parte del capitán de la motonave "OCEAN STAR", señor SERGIY MOZGOVY y del representante legal de la agencia marítima SEAPORT LTDA.
  - b) Declaración de parte del señor JOSÉ WILLIAM CRUZ, piloto práctico.
  - c) Declaración de parte del señor GRYGORIY MASLOV, primer oficial de la motonave "OCEAN STAR".
  - d) Declaración de parte del señor BART JAN PETERS, capitán de la draga "HONDIUS".
  - e) Declaración de parte del señor STEFAN WABBIJN, primer oficial de la draga "HONDIUS".
  - f) Dictamen Pericial, que deberá ser rendido por el Perito Naval PEDRO RINCÓN VARGAS, conforme a los puntos definidos en el auto que decretó la prueba (Folio No. 4).
- Conforme a los hechos anteriormente descritos y las pruebas practicadas y allegadas a la investigación, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia en el cual declaró responsable al señor BART-JAN PETERS, capitán de la draga "HONDIUS", por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el día 27 (sic) de septiembre de 2007, quien deberá responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados con el armador, empresa ONDERNEMINGEN JAN DE NUL N. V.

Al respecto, en virtud del parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos sustanciales y probatorios, determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

En primera medida, se hace procedente señalar que el presunto siniestro a investigar por el Capitán de Puerto de Buenaventura no era precisamente el de colisión, sino el de abordaje.

Sin embargo, es pertinente aclarar que si bien la draga es un artefacto naval<sup>1</sup> que no está propiamente destinado a la navegación, sí queda cobijado por el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes-COLREG, aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981 y la Resolución No. 233 de 2004, expedida por DIMAR, por medio de la cual se determinan los criterios para la clasificación y la certificación de las naves y artefactos navales de bandera colombiana.

Esta afirmación se encuentra fundamentada en la Regla 3 de dicho convenio, sobre definiciones generales, que también involucra en su ámbito de aplicación a los: " *Buques dedicados a dragados, trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas* ".

De igual forma, el artículo 1432 del Código de Comercio preceptúa: "*Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea el sistema de propulsión...*, Las construcciones flotantes no comprendidas en la anterior definición recibirán la denominación de artefactos navales, pero si con éstos, se desarrollan actividades reguladas por este libro, se le aplicaran sus normas..."

No obstante, que el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió la investigación por presunto siniestro marítimo de colisión, en el fallo emitido el día dieciocho (18) de septiembre de 2009 se corrigió el eventual yerro, declarando la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje (numeral c., artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984).

Por otra parte, y en consideración a los aspectos procesales establecidos en el Decreto-Ley 2324 de 1984 y el Código de Procedimiento Civil, es pertinente establecer por este Despacho que se constatan diversas fallas en la apreciación de las pruebas en primera instancia.

Al respecto, cabe señalar que el artículo 187 del Código de Procedimiento proscribe lo siguiente:

*"(...) Las pruebas deben ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica..., El juez expondrá siempre el mérito que le asigne a cada prueba (...)"* (Cursiva por fuera de texto).

En virtud de aquello, es deber de este Despacho referirse a dicha premisa, con el fin de poder llegar a un correcto raciocinio en la valoración de los distintos medios probatorios adoptados en primera instancia, que puedan llevar al convencimiento de los hechos objeto de discusión.

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado número 1282 del 04 de agosto de 2000. Magistrado Ponente FLAVIO AUGUSTO RODRÍGUEZ ARCE. "La nave, por definición legal está destinada a la navegación, la draga es una construcción flotante - artefacto naval dedicado a menesteres distintos de la navegación. Así es necesario resaltar la distinción existente entre nave y artefacto naval, pues mientras la primera debe estar destinada necesariamente a la navegación, esto es a la actividad que cumplen las embarcaciones mayores empleadas para el transporte de pasajeros o cosas en el tráfico marítimo o fluvial entre puertos, o las menores dedicadas a la pesca, al recreo o la investigación científica, el segundo, es una embarcación que, si bien puede desplazarse por el agua por tratarse de una construcción flotante, no está diseñado ni destinado para navegar en el sentido mencionado, sino puru cumplir un fin específico distinto del de viajar transportando pasajeros o cosas, el cual en el caso de las dragas es, de manera principal, la limpieza de los ríos, puertos, canales o costas". NOTA DE RELATORIA: Autorizada su publicación mediante oficio MT -1300-2 de 22 de agosto de 2000.

1165

En primer lugar, es procedente esgrimir algunos considerandos del dictamen pericial rendido por el perito naval PEDRO RINCÓN VARGAS, así:

*"... A bordo de la MN OCEAN STAR, la vigilancia del capitán o del oficial de guardia tanto en cubierta como en el puente o en los radios de escucha en el momento del incidente no es confirmada, ya que no queda registrada en ninguna parte, no se enteran del momento de aproximación de la draga, "Nadie de la tripulación se enteró o escuchó el ruido del roce o toque con la draga" (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Folio No. 426).*

Aunado a ello, en la declaración rendida por el capitán de la draga "HONDIUS", se resalta:

*"... Cuando consideré que ya la draga estaba en una posición segura en relación con la motonave OCEAN STAR se volvió a bajar el zanco y la escalera para quedar en una posición fija. Deseo aportar el gráfico en el cual se muestra el cambio de posición de la draga, cuando la draga se movió a la posición final la motonave OCEAN STAR comenzó a girar y acercarse a la draga dentro del canal, las distancias entre la draga y el OCEAN STAR eran 60 metros adelante y 30 metros a estribor... durante este tiempo el perito trató de comunicarse con la motonave OCEAN STAR por los canales 16 y 74, pero la motonave OCEAN STAR no respondía (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Folio No. 99).*

En la declaración del piloto práctico, se colige:

*"... le recomendé (OCEAN STAR, fuera de texto) que por estar en mareas de corriente fuerte era necesario que controlara el garreo con el GPS o preferiblemente con el VRM del radar con la boya 24 que se encontraba a popa, que era el mejor indicador de si la distancia disminuía le soltara un grillete más y preferiblemente a las tres horas de vaciante que es la mayor fuerza de la corriente..."*

En cuanto a la pregunta: *Sírvase informar al Despacho si desde su punto de vista es una práctica común de seguridad marítima que una nave localizada en fondeadero deba monitorear periódicamente CONTESTO Si es correcto. PREGUNTADO Si es así cada cuanto CONTESTO Eso es criterio de los capitanes y en especial de los oficiales, dependiendo e (sic) la observancia de distancia del radar, calculo que lo hacen cada 10 a 15 minutos en corrientes fuertes y un poco más como media hora en corrientes suaves...* (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Folio No. 102).

De igual manera, en el dictamen pericial se indicó:

*"... Durante la inspección a bordo de la M/N OCEAN STAR el Capitán me manifiesta que desde las 17:00 horas comenzó a llamar a la draga por el radio VHF, igualmente el Capitán de la Draga CSD HONDIUS me manifiesta que desde las 18:00 horas comenzó a llamar a la M/N OCEAN STAR por radio VHF, canales 16 y 74, también sin recibir respuesta..."* (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Folio No. 426).

En concordancia con las pruebas anteriormente descritas, se deduce por este Despacho que tanto la motonave OCEAN STAR como la draga HONDIUS incurrieron en conductas que de una u otra manera demuestran la falta de diligencia en cada una de sus maniobras.

En segundo lugar, se debe precisar que si bien en la responsabilidad por actividades peligrosas, la culpa no es objeto de controversia, la jurisprudencia<sup>2</sup> ha sido enfática en señalar que:

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS, 24 de agosto de 2009.

151

*"(...) en la responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes, es preciso advertir, la imperiosa necesidad de examinar la objetiva incidencia del comportamiento para establecer su*

*influjo definitivo o excluyente, unitario o coligado, en el daño, o sea, la incidencia causal de las conductas y actividades recíprocas en consideración a los riesgos y peligros de cada una, determinando en la secuencia causativa, cuál es la relevante en cuanto determinante del daño y cuál no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación...,*

*En esta última hipótesis, esto es, cuando la conducta recíproca del agente y de la víctima confluye en el quebranto, la reparación está sujeta a reducción conforme al artículo 2357 del Código Civil y, en aquella, o sea, cuando el comportamiento de la víctima es causa exclusiva de su detrimento, se rompe la relación de causalidad (LXXVII, 699), es decir, no puede predicarse autoría de la persona a quien se imputa el daño...,*

*Tal aspecto es el que la Sala ha destacado y querido destacar al referir a la graduación de "culpas" en presencia de actividades peligrosas concurrentes, esto es, el deber del juez de examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.*

*Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.(...) (Cursiva y negrilla por fuera de texto).*

Por ello, teniendo en cuenta que en el caso sujeto a examen se ven involucradas dos actividades peligrosas (draga y nave) es deber de este Despacho en vía de consulta aclarar, modificar, revocar o sustituir íntegramente el fallo del a quo e inclusive pronunciarse sobre aspectos no decididos, cuando sea necesario, todo con miras a proferir un fallo justo y en derecho.

Al respecto, es menester precisar que dentro el acervo probatorio existente se constata la falta de diligencia con que actuaron los dos sujetos de investigación.

En este orden, se tiene que el capitán de la motonave "OCEAN STAR" al notar la cercanía de la draga "HONDIUS" y las probabilidades que aquella abordara a ésta, no realizó las gestiones necesarias para contactar al capitán de la draga "HONDIUS" o en su defecto tomar el gobierno de la nave e impedir su abordaje. De igual manera, se constata que el señor SERGIY MOZGOVY como jefe supremo de la motonave no veló por la seguridad de la tripulación, de la carga y de la nave misma, poniendo en peligro la seguridad marítima.

En este sentido, es un deber del capitán de la nave y de su tripulación monitorear periódicamente la nave fondeada, a sabiendas que como toda operación marítima posee sus riesgos. Situación relegada por el capitán de la motonave OCEAN STAR.

*10/02*

Aunado a ello, se evidencia en la declaración del piloto práctico que cuando él llegó nuevamente al lugar donde se encontraba la nave para redondear la maniobra, en virtud de una llamada recibida que le informó que la misma tenía problemas con la corriente, se pudo dar cuenta que la referenciada se encontraba realizando maniobra de evasiva de colisión (sic), no obstante manifestó que al tratarse de comunicar con la draga HONDIUS, el perito a bordo le comunicó que se había ocasionado una avería como producto de aquella (Folio No. 105).

Lo anterior, aplicando las reglas de la sana crítica (experiencia y sentido común) colige que las gestiones realizadas por el capitán de la motonave "OCEAN STAR" para sortear el abordaje se dieron a posteriori del siniestro, lo cual traduce la falta de diligencia, cuidado y precaución con que debió haber actuado, ya que si hubiese tomado las decisiones correctas ante la amenaza de abordaje, se hubiese podido evitar el infortunio.

Tratándose de las reglas de la sana crítica, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en septiembre del 3 de diciembre de 1998, Magistrado Ponente Jorge Antonio Castillo Rugeles, ha preceptuado:

*"(...) No debe olvidarse que el artículo 187 del Código de procedimiento Civil le impone al sentenciador el deber de exponer "siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba", exigencia que se erige en la columna vertebral del llamado sistema de la sana crítica "para la valoración de la prueba, método que, contrariamente a lo que acontece con el de la tarifa legal" se funda en la libertad y autonomía del juzgador para ponderar las pruebas y obtener su propio convencimiento, aquilatadas a través del sentido común y la lógica, claro está, de la mano de las reglas de la experiencia, que son: "aquellos juicios hipotéticos de carácter general, formulados a partir del acontecer humano, que le permiten al juez determinar los alcances y eficacia de las pruebas aportadas al proceso.*

*Es decir, aquellas máximas nacidas de la observación de la realidad que atañen al ser humano y que sirven de herramienta para valorar el material probatorio de todo juicio (...)"*.

Asimismo en cuanto a las reglas de la experiencia se refiere, la doctrina ha enfatizado:

*"(...) Como el sentido común, ese acervo o depósito en el cual vivimos y del cual nos valemos no se presenta ordenado y listo como un paquete que sólo es abrir y calcular su contenido, sino que debemos dentro de él extraer/decantar/exprimir la regla, y en ese proceso ya debe haber racionalización (...)"*<sup>3</sup>.

De otra parte, analizando la conducta con que obró el capitán de la draga "HONDIUS" y la tripulación, se concluye que incurrió en igual grado de culpabilidad con el capitán de la motonave "OCEAN STAR", por cuanto no actuó con la diligencia requerida, en el sentido de que al notar que existía un riesgo para la draga de abordaje y al evidenciar la infructuosa comunicación del perito con el capitán de la motonave OCEAN STAR, tuvo que alejarse o evitar dicho acercamiento, circunstancia que no es ostensible en el acervo probatorio.

Por las anteriores consideraciones, este Despacho encuentra que la causa eficiente para la ocurrencia del siniestro de abordaje fue concurrente entre la draga y la nave, por cuanto ambas en igual medida desempeñan una actividad peligrosa y se encontraban en maniobra de fondeo.

<sup>3</sup> Parra. Jairo. Razonamiento Judicial en Materia Probatoria. 2007. Pág. 50.

Aunado a ello, este Despacho no encuentra demostrado por parte del capitán de la nave OCEAN STAR u oficiosamente causa extraña que colija la culpa exclusiva de la víctima, por lo que se procederá a modificar el fallo de primera instancia, en el sentido de aplicar una adecuada valoración de las pruebas, cotejadas con los criterios de la sana crítica, congruencia (art. 305 C.P.C.) y los principios de razonabilidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

Por último, este Despacho estima adecuado señalar los considerandos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, que consagra el contenido de los fallos, así:

*"(...) Los fallos deberán ser motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo impondrá las sanciones o multas que fueren del caso se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas (...)"*.

Así pues, en virtud de ser congruente con la parte motiva del fallo de primera instancia y el que se emitirá en vía de consulta, se declarará que el siniestro marítimo de abordaje entre las naves citadas se dio con responsabilidad concurrente de aquellas.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

En concordancia con la prueba pericial, se tiene que el valor de los daños ocasionados tanto a la draga HONDIUS, como a la motonave OCEAN STAR equivalen a US 1.800, los cuales atendiendo a la concurrencia de culpas evidenciada, deberá cancelarse por partes iguales entre el capitán de motonave OCEAN STAR y de la draga HONDIUS.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

No obstante, a que este Despacho evidencia la transgresión flagrante a las obligaciones del capitán consagradas en artículo 1500, el numeral 18 del artículo 1501 del Código de Comercio y la Resolución 630 de 2012, se hace preciso acotar que en cumplimiento del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo y teniendo en cuenta que el fallador de primera instancia preceptuó la no existencia de violación a dichas normas, por lo que no se procedió a imponer multa o sanción alguna de las que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984, este Despacho también se abstendrá de preceptuar al respecto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el ARTÍCULO PRIMERO del fallo de primera instancia del 18 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:**

*"Declarar responsable al señor BART-JAN PETERS, capitán de la draga "HONDIUS" y al señor SIRGIY MOZGOVY, capitán de la motonave "OCEAN STAR", por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 27 de septiembre de 2007"*.

*1/20*

**ARTÍCULO 2º.-**Declarar que el valor de los daños causados con el siniestro marítimo de abordaje deberá ser cancelado de forma proporcional 50% y 50% entre los capitanes de las naves citadas, y de forma solidaria con el armador de la draga HONDIUS, empresa ONDERNEMINGEN JAN DE NUL N V SUCURSAL COLOMBIA y del agente marítimo de la motonave "OCEAN STAR", empresa SEAPORT LTDA, conforme a la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 3º- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al capitán y al armador de la motonave "OCEAN STAR", por intermedio de su apoderada judicial ANA LUCIA ESTRADA MESA, al capitán y al armador de la draga "HONDIUS", a través de su apoderada judicial CLAUDIA P. GUERRERO HINCAPIÉ, a la empresa PACIFIC PILOTS LTDA., a la agencia marítima de la nave "OCEAN STAR", empresa SEAPORT LTDA., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 19 MAR. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo