

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

292011103862 X



Bogotá, D.C., 19 MAY 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 198/06
Sujetos Procesales: Capitán motonave "BOBBY JONES"
Propietaria y/o armadora motonave "BOBBY JONES"
Agencia marítima OCEANÍA
Clase de Siniestro: Encallamiento y posterior naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 25 de abril de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "BOBBY JONES" de bandera hondureña, ocurrido el 18 de febrero de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 20 de febrero de 2006, suscrita por el señor JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA, capitán de la motonave "BOBBY JONES", el Capitán de Puerto de Turbo tuvo conocimiento del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio sufrido por la citada nave el día 18 de febrero de 2006, en jurisdicción de dicha Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior el día 24 de febrero de 2006, el Capitán de Puerto de Turbo decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el 31 de agosto de 2006, a través de la cual, exoneró de responsabilidad al capitán y a la armadora de la nave, por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "BOBBY JONES".

- Así mismo, avaluó los daños sufridos por la nave como consecuencia del siniestro marítimo en cincuenta y cinco millones cincuenta y cinco mil pesos moneda corriente (\$ 55.055.000).
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
 5. Mediante auto del 9 de junio de 2010, el Director General Marítimo decretó la nulidad de lo actuado desde la decisión de primera instancia proferida el 31 de agosto de 2006, por considerarse que no se le brindó a las partes la oportunidad para que presentaran sus opiniones, análisis y argumentos finales para el ejercicio del derecho de defensa, contradicción y debido proceso.
 6. Conforme lo anterior, el día 25 de abril de 2011 el Capitán de Puerto de Turbo, una vez garantizada la oportunidad a las partes para alegar, profirió decisión de primera instancia a través de la cual exoneró de responsabilidad al capitán y a la armadora de la nave, por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "BOBBY JONES".
 7. Debido a que no se interpusieron los recursos de ley en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con la protesta presentada por el capitán de la nave "BOBBY JONES", se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, las siguientes:

"(...)Se procedió al zarpe a las 14:30 de la tarde, al zarpe nos encontramos con un tiempo regular, con mareta pero en buenas condiciones para la navegación, pasamos frente de isla grande a las 18:30 de la noche sin novedad, pasamos por palenque a las 21:00 horas sin novedad, pasamos frente a Porvenir el 18 de febrero a las 1:00 de la mañana, sin novedad,

pasamos frente a islas de Mauqu a las 03:00 horas, sin novedad, pasamos frente a islas Nargana a las 05:00 horas sin novedad, pasamos por las islas de Ratón a las 08:00 horas, pasamos frente a isla de Pino a las 13:50 de la tarde del día 18 de febrero, pasamos por Cabo tiburón a las 17:20 de la tarde encontrando mal tiempo con brisa por proa y mareta, pasamos por terrón de azúcar y el barco comenzó a escorarse hacia estribor, se procedió con la tripulación a botar dos tanques plásticos con agua que se encontraban en estribor, la nave tomó su nivel normal y seguimos navegando con mal tiempo presentando mareta, fuerte brisa de costado y presentando fuerte corriente a la altura de Acandí, el barco nuevamente comenzó a escorarse hacia babor, procedimos a llenar dos tanques de agua de 55 galones sobre cubierta detrás de la caseta de mando hacia estribor, la nave medio se estabilizó y continuó escorándose por el mal tiempo a babor, a la altura de Triganá procedimos a efectuar llamado de auxilio a la Estación de Guardacostas, por el mal tiempo reinante, ya que la mareta estaba ingresando por babor y entraba directamente sobre la cubierta golpeando dentro del comedor, procedimos a cerrar las puertas estancadas para protegernos de la entrada de agua, el tiempo seguía empeorando ya que la brisa continuaba más fuerte y la corriente nos impedía sostener el rumbo, la nave se encontraba escorara hacia estribor, di las instrucciones a la tripulación para que iniciaran las luces de emergencia, se colocaran los chalecos salvavidas y se procediera a estar atento a las órdenes que se impartieran, nos comunicamos con Guardacostas aproximadamente a las 21:00 horas, explicamos la situación y nos dieron instrucciones de comunicarnos con la patrullera que nos prestaría apoyo, y nos dieron instrucciones de buscar un lugar seguro para resguardarnos y proteger las vidas humanas a bordo de la nave, procedí con la nave escorada a ingresar en el estado en que nos encontrábamos a la bahía de Yerbasal, al ingresar a este sitio nos encontramos con un trasmallo que se enredó en la propela o hélice y se apagó la máquina propulsora y nos impidió que pudiéramos avanzar más adelante y que la nave tocara tierra, a las 10:30 de la noche ocurrió el encallamiento, ya en este sitio la nave se escoró, a las 23:30 aproximadamente arribaron el personal de Guardacostas, quienes nos prestaron su apoyo hasta las horas de la mañana del 19 de febrero".

- La motonave "BOBBY JONES" de bandera hondureña, se encuentra matriculada bajo el número RHU24027, comandada por el señor JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA, como armadora la señora JUDITH VALENCIA JULIO, representada por la agencia marítima OCEANÍA.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo LUIS GUILLERMO VANEGAS SILVA, en dictamen rendido el 24 de abril de 2006, presentó las siguientes conclusiones:

- Circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el siniestro: se presentó el día 18 de febrero de 2006, a las 22:30 horas, en cercanía a Punta Yerbasal, debido a una fuerte escora y cuando se apagó el motor la embarcación quedó sin gobierno, produciéndose un encallamiento y posteriormente la volcada de la nave.
- Posibles causas del siniestro: Las condiciones del tiempo en la zona eran las esperadas para la época del año en que ocurrió el siniestro. Según las versiones de la tripulación la carga en la embarcación fue colocada en las bodegas, en cubierta y sobre el techo de las cabinas, pero no existen planos de estiba, ni relación de la carga para poder establecer el volumen o el peso de la carga. Al presentarse el mal tiempo, la carga, posiblemente por

una mala estiba se movió, generando la escora que al tratar de ser compensada con movimientos de pesos lo que causó fue otra escora para la banda contraria. Al tener pesos sobre cubierta sin ningún cálculo de estabilidad se puso haber cambiado el centro de gravedad de la nave. Cuando el motor se paró la nave quedó sin gobierno, encalló y posteriormente se volteó para el costado de babor.

- Así mismo, determinó el avalúo de los daños en cincuenta y cinco millones cincuenta y cinco mil pesos moneda corriente (\$55.055.000).

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 Turbo 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 Turbo, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "BOBBY JONES" de bandera hondureña, ocurrido el día 18 de febrero de 2006, cuando la nave se dirigía desde Coco Solo - Panamá al puerto de Turbo. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El fallador de primera instancia exonero de responsabilidad por el hundimiento de la motonave "BOBBY JONES" a los señores JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA y JUDITH VALENCIA JULIO, capitán y armadora, respectivamente, al advertir la ocurrencia de un caso fortuito o fuerza mayor, tal como lo es el hecho de que un trasmallo se enredó en la propela, causando que se apagará el motor, impidiendo que maniobraran hasta que llegara Guardacostas.

3. De la revisión del proceso se evidencia que, durante la singladura del día 18 de febrero de 2006 de la motonave "BOBBY JONES" de bandera hondureña, encalló y posteriormente naufragó, sin embargo, el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre este aspecto.

Al respecto se realizarán las siguientes precisiones:

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984¹, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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, negrilla y subrayas fuera de texto).

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Doctrinariamente el naufragio ha sido definido como:

*"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"*²
(Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Conforme a lo anterior queda demostrado que, los sucesos ocurridos a la motonave "BOBBY JONES", el día 18 de febrero de 2006, fueron en primera medida un encallamiento, que sucedió cuando a la nave se le apagó el motor y se quedó sin gobierno y posteriormente se volteó sobre el costado de babor, con lo que se concluye que sobrevinieron dos siniestros marítimos en el presente asunto, hecho que será declarado en la parte resolutive.

4. Sobre el siniestro acaecido el día 18 de febrero de 2006 a la motonave "BOBBY JONES" y declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es menester que el Despacho precise que se trató del siniestro marítimo de naufragio, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones, pero en aras de armonizar la parte motiva y resolutive, con la terminología marítima, se aclarará tal aspecto en la presente decisión.

5. En relación con la exoneración de responsabilidad del capitán y armadora de la motonave "BOBBY JONES", señores JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA y JUDITH VALENCIA JULIO, se

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

² FARINA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- El capitán de la nave señor JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA, en su declaración rendida el día 2 de marzo de 2006, sobre el plan de mantenimientos de la nave, dijo:

"Estuvo hace como un mes varado en el muelle en mantenimiento, pero no sé qué clase de mantenimiento le hicieron".

En relación con las maniobras y órdenes que impartió para evitar el siniestro, informó:

"Primero cuando vi el mal tiempo reinante y las condiciones en que se encontraba la embarcación, les ordené a los marinos colocarse los chalecos salvavidas, coloque las luces de emergencia, y le ordené a la tripulación que estuvieran atentos a las órdenes que se impartieran después que me comuniqué con el servicio de Guardacostas, comencé a hacer la siguiente maniobra: comencé a maniobrar buscando tierra o una parte adecuada para meter el barco, para su protección, tanto de él, los marinos, la carga, ya fuera en la bahía o en Yerbasal o en la punta que le sigue para encallar el barco con el fin de que no se volteara. Pero no se pudo realizar del todo porque encontramos que la hélice o propela, cogió un trasmallo y apagó la máquina, la cual ya no tenía mas gobierno" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)

Sobre la cantidad de carga que transportaba, manifestó:

"Aproximadamente 40 o 45 toneladas"

- El maquinista de la nave señor ARMANDO MORENO, en su declaración rendida el día 2 de marzo de 2006, sobre si el buque cuenta con un plan de mantenimiento general, y la última vez que se le hizo mantenimiento a la nave, manifestó lo siguiente:

"Si, nosotros teníamos por ahí dos meses de haber salido de mantenimiento"

Sobre las reparaciones hechas a la nave, manifestó:

"Se le hizo un overhaul, se le reparó el turbo que era lo que estaba molestando" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)

- La armadora de la nave, señora JUDITH VALENCIA JULIO, en declaración rendida el día 2 de marzo de 2006, sobre si el buque contaba con un plan de mantenimiento general, y la última vez que se le hizo mantenimiento a la nave, dijo:

"Si, incluso en este viaje se le había hecho mantenimiento, la máquina estaba en perfecto estado"

En relación con quien le hizo el mantenimiento a la nave, dijo:

"Armando (maquinista)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)

De las declaraciones transcritas, se puede observar las incongruencias entre los testimonios relacionados con el plan de mantenimiento de la nave, el capitán sostiene que se le había realizado el mantenimiento con un mes de anticipación a los hechos, el maquinista indica que se le había realizado dos meses antes, y la armadora aduce que se había realizado en ese viaje, adicionalmente, que el encargado de efectuarlo era el maquinista de la nave, es decir el señor ARMANDO MORENO, sin embargo, no se aportó a la investigación el plan de mantenimiento de la nave, para demostrar la fecha exacta de su última realización, adicionalmente no se aportó al proceso la cartilla de estabilidad, para conocer cómo se ubicó la carga en la nave.

Visto lo anterior, el Despacho puede establecer que el siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la nave "BOBBY JONES" ocurrió con responsabilidad del capitán de dicha la nave, teniendo en cuenta el exceso de confianza y la falta de previsibilidad con que actuó.

Tal afirmación, encuentra sus fuentes en el hecho probado de que la nave presentó fallas y se escoró hacia estribor, momento en que la tripulación alivió la carga, pues tiró dos tanques plásticos con agua al mar, pero persistía un mal tiempo en la zona, sin embargo, siguieron navegando, posteriormente el barco empezó otra vez a escorarse por el sector de babor.

En virtud de lo anterior, se realizaron acciones para que se estabilizara la nave, hecho que no se logró a cabalidad, pues el mal tiempo imperante hizo que la motonave se siguiera escorando por el sector de babor, más adelante en el sector de Triganá decidieron pedir auxilio, ante el riesgo inminente que la nave naufragara completamente, sin embargo, se les apagó el motor trayendo como consecuencia el encallamiento y posterior naufragio de la motonave.

El anterior comportamiento, denota que la nave "BOBBY JONES" no encalló, ni naufragó inmediatamente, si no que al escorarse primero por el sector de estribor y luego por babor, dio muestras claras de que el siniestro marítimo de naufragio era inminente, por lo que el capitán de la nave debió tomar acciones inmediatas, con el ánimo de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, máxime que es el guardián de una actividad peligrosa.

Lo afirmado, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".
(Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (3) Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave. (...) (8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere"

necesario pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador. (...), (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe cerciorarse de que ésta se encuentre en buenas condiciones de navegabilidad, estar al tanto del cargue estiba y estabilidad, así mismo, debe emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando durante el viaje ocurran eventos que pongan en peligro, igualmente, está obligado emplear toda la diligencia posible para salvar a las personas cuando se presente un acaecimiento en el mar.

De lo anterior se evidencia que, el capitán de la nave "BOBBY JONES", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no empleó todos los medios a su alcance para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio, no se percató de las condiciones de la nave antes del zarpe, pues afirmó que se había realizado el mantenimiento un mes antes de la ocurrencia de los hechos, cuando le asistía la obligación de cerciorarse de que la nave estaba en buenas condiciones de navegabilidad, ni estuvo al tanto del cargue y estiba, pues llevó carga en las bodegas, en cubierta e incluso en el techo de las cabinas, así como tampoco empleó la mayor diligencia para prevenir un hecho previsible como lo fue el encallamiento y posterior naufragio, diligencia que de haberse desempeñado correctamente hubiese podido evitar el acaecimiento de los siniestros que hoy nos ocupan.

De acuerdo con lo anterior, se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, como lo señala el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil- y que tiene su fundamento en que el daño no siempre tiene origen en la culpa exclusiva de la víctima, sino

que en muchas ocasiones tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro permitiéndose la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios a la víctima del daño, precisamente por haberse expuesto al daño imprudentemente, resultando ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario.

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado que haya intervenido un elemento extraño que logre romper el nexo causal, o que indique que el capitán de la motonave "BOBBY JONES" haya actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad³, con el fin de exonerarse de ella.

Las pruebas obrantes en el proceso, denotan que el señor JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA, no actuó eficientemente, ni previó una situación que era previsible, pues tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa decidió zarpar sin realizar las revisiones pertinentes a la motonave, no estuvo correctamente la nave y en el momento en que ésta se escoró por primera vez, a pesar de las fuertes condiciones meteomarininas reinantes en la zona, decidió seguir navegando y como resultado de ello ocurrió el encallamiento y posterior naufragio de la nave "BOBBY JONES".

Adicionalmente, no guardó en debida forma sus deberes, ni tuvo en cuenta las prohibiciones contempladas en el Código de Comercio transcritas anteriormente, lo que evidencia que de haber cumplido con sus funciones como jefe encargado del gobierno de la nave y de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, se hubiere podido evitar los siniestros marítimos.

Es por ello que, se evidencia la responsabilidad del citado señor en la ocurrencia de los siniestros marítimos de encallamiento y posterior naufragio, en virtud de ello este Despacho no respalda la decisión del fallador de primera instancia y por ello declarará la responsabilidad del capitán de la nave "BOBBY JONES" en el evento de los siniestros marítimos acaecidos a la citada nave el día 18 de febrero de 2006.

Adicionalmente se observa que, el capitán de la motonave "BOBBY JONES" incurrió en violación a las normas de Marina Mercante contempladas en los numerales 1, 3, 8 y 18, del artículo 1501 del Código de Comercio, no obstante, teniendo en cuenta que han transcurrido más de 3 años de la ocurrencia del hecho y habiendo caducado la facultad sancionatoria conforme lo establece el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de imponer la sanción a que habría lugar.

Finalmente, en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe fijarse en la sentencia.

Por ello y teniendo en cuenta que no se determinó los costos de los daños, este Despacho no se pronunciará al respecto.

³ Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

meb

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia proferida el 25 de abril de 2011, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "BOBBY JONES" de bandera hondureña, de matrícula No. RHU24027, ocurrido el día 18 de febrero de 2006, al capitán de la nave señor **JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 4.792.966 expedida en Quibdó - Chocó, de conformidad con la parte motiva de esta providencia".

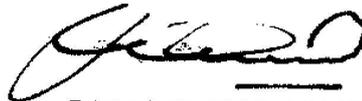
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores **JOSÉ MANUEL CÓRDOBA MENA, JUDITH VALENCIA JULIO**, y al Representante Legal de la agencia marítima **OCEANÍA**, capitán, armadora y agente marítimo, respectivamente, de la motonave "BOBBY JONES", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

19 MAY 2015



Contralmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)