

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D. C., 27 JUL 2011

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada Whendy Margarita López Rodríguez, apoderada del señor Carlos Enrique Agudelo Ortiz, capitán de la motonave "Santana", en contra el fallo de primera instancia del 31 de octubre de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "Santana" y "Austyn Oldendorff", ocurrido en área de su jurisdicción el día 3 de marzo de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 3 de marzo de 2006 el señor Carlos Enrique Agudelo en su calidad de capitán de la motonave "Santana" presentó protesta por los hechos ocurridos el mismo día durante la maniobra de atraque en el muelle 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
2. El 3 de marzo de 2006, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 31 de octubre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsables del siniestro marítimo en grado de culpa a los señores Carlos Agudelo, capitán de la motonave "Santana" y Nicolás Molina Torrente, piloto práctico.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, norma vigente para la época del fallo de primera instancia, 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 listadas del folio 296 al 309 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

GARANTÍA

Mediante carta de garantía, obrante a folio 122, la sociedad Navigators Club de Protección e Indemnización, a través de su corresponsal en Colombia A&A Multinspec Ltda., representada legalmente por la señora Alicia Gast Pineda, se comprometió a pagar hasta la suma de quince mil dólares americanos (USD \$15.000) por las posibles sanciones pecuniarias que pudieran derivarse de la investigación adelantada por los hechos ocurridos con la nave "Santana".

DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia el 31 de octubre de 2008 declarando en el artículo 1º la ocurrencia del siniestro marítimo de colisión entre las naves "Austyn Oldendorff" y "Santana" y como responsables en el grado de culpa al señor Carlos Agudelo en su calidad de capitán de la motonave "Santana", al señor Nicolás Molina Torrente en su calidad de piloto práctico.

Así mismo declaró en el artículo 2º la existencia de violación a las normas de Marina Mercante imponiendo multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes pagaderos en forma solidaria por el señor Carlos Agudelo, capitán; la sociedad Navesco S.A., armadora y el señor Nicolás Molina Torrente, piloto práctico de la motonave "Santana".

En el artículo 3º avalúo los daños en la suma equivalente a dieciocho mil dólares americanos (USD \$18.000) de conformidad con el informe presentado por el perito Pedro Rincón Vargas.

RECURSO

En contra del fallo de primera instancia, la doctora Whendy Margarita López Rodríguez apoderada especial del Capitán de la motonave "Santana", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación.

El señor Nicolás Molina Torrente, piloto práctico, también interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación, sin la asistencia de un abogado.

En decisión del 25 de febrero de 2009 el Capitán de Puerto de Buenaventura rechazó por improcedente el recurso interpuesto por el señor Nicolás Molina Torrente y resolvió el recurso interpuesto por la abogada Whendy Margarita López Rodríguez, en el sentido de confirmar los artículos 1º y 2º del fallo del 31 de octubre de 2008 y modificar el artículo 3º en el sentido de estimar el avalúo de los daños en la suma equivalente a veinticuatro mil dólares americanos (USD \$24.000).

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES SANTANA Y AUSTYN OLDENDORFF.	3
---	---

El doctor John Agudelo Hernández en calidad de apoderado del piloto práctico Nicolás Molina Torrente, solicitó la nulidad de lo actuado por indebida representación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

1. Si bien existió un daño éste no cumple con las características que señalan la ley y la doctrina para ser indemnizable: debe ser cierto y directo. En el presente caso es cierto pero no directo pues no existió vínculo de causalidad entre el actuar del capitán y el daño generado.

El daño se ocasionó como consecuencia de una maniobra arriesgada del piloto junto con el remolcador, el capitán no pudo reaccionar y la rotura del cabo se debió a la mala operación del remolcador, lo cual indica que no puede ser eximido de responsabilidad.

2. Que se revise el avalúo estimado de los daños -dieciocho mil dólares americanos (USD\$ 18.000) - porque el peritaje señaló que también se incurrió en gastos de seis mil dólares (USD \$6.000) en la reparación de la motonave "Austyn Oldendorff", más el lucro cesante que sufrió durante los 5 días de reparaciones, cada día avaluado en seis mil dólares (USD \$6.000), más los gastos de fondeo, de agenciamiento y demás, para un total de sesenta y un mil dólares americanos (USD \$61.000).

SOLICITUD DE NULIDAD

El doctor John Agudelo Hernández apoderado especial del piloto práctico Nicolás Molina Torrente presentó solicitud de nulidad de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre las naves "Santana" y "Austyn Oldendorff" argumentando lo siguiente:

1. La indebida representación a que alude el auto del 25 de febrero de 2009 debió decidirse desde la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, razón por la cual la investigación se adelantó pretermitiendo el principio constitucional del debido proceso (artículo 29 Constitución Política).
2. La omisión de declararla y la posterior y extemporánea decisión de considerar una "indebida representación" para rechazar el recurso de reposición y en subsidio de apelación, demuestra la denegación del debido proceso, constituyendo una nulidad de pleno derecho.

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 2, 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 ayoquen 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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES SANTANA Y AUSTYN OLDENDORFF.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO

- 1. Respecto de la solicitud de exoneración de responsabilidad del capitán de la motonave "Santana" y declarar responsables al piloto practico y al remolcador, es necesario advertir que la declaratoria de responsabilidad por actividades peligrosas sólo exige que sea imputable el daño. Por tanto, pesa una presunción de culpa sobre el capitán de la motonave por ser la persona que con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño.

En cuanto a la responsabilidad en la maniobra, se hace necesario precisar lo que la normatividad colombiana dispone al respecto:

El artículo 21 de la Ley 658 de 2001 señala que la maniobra de practica que efectúe un buque es prestada bajo la asesoría del piloto práctico.

De otra parte, el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 -*Titulación y Guardia de Gente de Mar*- establece como funciones y obligaciones del capitán "...*dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas...*". (cursiva fuera de texto)

Así mismo, el numeral 3 ibídem indica:

"Es, [el capitán] en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo." (...) *"Cuando lleve práctico y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico de sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación"*. (cursiva, frase entre corchetes y subraya fuera de texto)

Como se puede apreciar, el capitán de la motonave "Santana" obró culposamente al sustraerse de las citadas obligaciones del Decreto 1597 de 1988, pues tal y como consta en su declaración, no efectuó ninguna observación al piloto respecto de las órdenes dadas al remolcador y al buque, pese a que consideró que se efectuó una mala maniobra.

La conducta de un capitán diligente al advertir que las instrucciones del práctico son peligrosas es relevarlo y asumir el mando de la maniobra, situación que no se presentó en el presente caso.

Se puede concluir, entonces, que no existió culpa exclusiva de un tercero, razón por la cual no le es dable sustraerse de la responsabilidad por el ejercicio de la actividad peligrosa.

En este sentido la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, Magistrado Ponente William Namén Vargas, en sentencia del 24 de agosto de 2009, expresó:

WNV

“(…) Con estas premisas, para la Sala, el régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtud, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor. En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto es la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), mas sí el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (cas. civ. de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01).” (Cursiva y subraya fuera de texto)

Respecto de la responsabilidad del capitán del remolcador, se tiene que en materia marítima se admite como regla general que el personal del remolcador se encuentra bajo las órdenes de quienes maniobran el buque remolcado, a éste último corresponde la dirección y por tanto es responsable respecto de las culpas cometidas por terceros.

La jurisprudencia internacional ha señalado que el capitán de un remolcador contrae responsabilidad cuando los cabos de remolque sean impropios para el uso al que estaban destinados.

Acerca del estado de los cabos, se advierte que sólo se encontraban certificados el cabo y el winche de maniobra de popa y el cabo utilizado en la maniobra fue el de proa. Además éste llevaba 6 meses en uso y, de acuerdo con la inspección ocular realizada por el perito Pedro Rincón, se concluyó que no tenía *“forro protector en la gasa y cerca de la gasa es donde va o queda trabajando el cabo en el porta espías de los diferentes buques.”* (cursiva fuera de texto)

El remolcador tampoco contaba con un libro de anotaciones referente a inspecciones o mantenimiento de los cabos a bordo.

El perito también determinó que le faltaron 30 centímetros al pedazo de cabo para llegar a la lámina levantada y que tenía que estirar un 13% su longitud para que se trozara en 10 segundos, pero a pesar de ello, la lámina sobresaliente no podía trozarlo. 

Concluye el perito que *“es razonable asumir que la rotura del cabo se debió a una mala operación del remolcador, muy probablemente dando las 2 máquinas atrás en un solo movimiento a pesar de estar las dos máquinas despacio adelante.”* (cursiva fuera de texto)

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES SANTANA Y AUSTYN OLDENDORFF.

7

De las declaraciones del capitán del remolcador se infiere que efectivamente no se realizó una inspección detallada de los cabos de remolque y tampoco se encontraba certificado el cabo de proa que fue el que se rompió, razón por la cual le asiste responsabilidad.

Respecto de la responsabilidad del piloto práctico se colige que, de acuerdo con el aludido dictamen pericial, se efectuó una mala aproximación al muelle número 4, no se tuvo en cuenta la velocidad y dirección de la corriente de la marea, no se utilizó el centro del canal, ni se le exigió al remolcador ubicarse en una posición de 90° o cerca de 90°.

Según la ley colombiana, cuando una conducta delictuosa o culposa es imputable a dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente de la misma. En consecuencia, la víctima o acreedor está facultado para exigir la totalidad del crédito contra cualquiera de ellos, sin que éstos puedan oponerle el beneficio de la división.

Al respecto la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 4 de junio de 1992 se pronunció de la siguiente manera:

“Cuando hay de por medio varios responsables de un accidente, la obligación de resarcir los perjuicios es solidaria, lo que quiere decir que esos perjuicios se pueden reclamar de uno cualquiera de los responsables, según lo preceptúa el artículo 2344 del Código Civil, en armonía con el 1571. El que realiza el pago se subroga en la acción contra el otro u otros responsables, según el artículo 1579 y siguientes.”. (cursiva fuera de texto).

También ha sostenido la Corte:

“La preceptiva de la responsabilidad civil extracontractual, en cuya cúspide se ubica el principio consagrado por el artículo 2341 de nuestro Código Civil, no admite distinciones: siempre que un daño injusto encuentre su causa única o concurrente con otras en actuaciones jurídicamente censurables, se impone la reparación in integrum de dicho daño por el agente o agentes de tales actuaciones, sin que ninguno de estos pueda ser recibido a descargar su responsabilidad en la ilícita conducta concurrente de los otros o en el hecho de haber obrado en cuenta y riesgo de los mismos”. (cursiva fuera de texto).

Según lo dicho, no es de recibo el argumento de la recurrente, en el sentido de declarar la responsabilidad exclusiva del piloto, excluyendo la del capitán de la motonave “Santana”.

2. En cuanto al avalúo de los daños, cabe precisar:

- Los daños causados al “Austyn Oldendorff” se conciliaron en seis mil dólares americanos diarios (USD \$6.000).
- Los daños de la motonave “Santana” equivalen a dieciocho mil dólares americanos (USD \$18.000) y los gastos son seis mil dólares americanos diarios (USD \$6.000).

WIK

- En el fallo de primera instancia del 31 de octubre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura estimó el avalúo de los daños en dieciocho mil dólares americanos (USD \$18.000).
- La recurrente presentó factura de cobro por concepto de fondeo por valor de ochocientos treinta y cuatro mil pesos colombianos (\$834.000).
- Mediante auto del 25 de febrero de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió el recurso de reposición modificando el artículo 3º, en el sentido de estimar los daños en veinticuatro mil dólares americanos (USD \$24.000).

Este Despacho encuentra procedente indicar que los seis mil dólares americanos (USD \$6.000) conciliados por concepto del valor de los daños causados a la motonave "Austyn Oldendorff" no se incluirán en el avalúo de los daños.

Respecto de los mil dólares americanos (USD \$6.000) que el perito estimó como valor por los gastos diarios de la motonave "Santana", cabe precisar que no se encontró prueba en el expediente respecto de los días que la misma no operó, razón por la cual no se puede establecer su valor.

Tampoco procede incluir el valor de la tasa de fondeo, toda vez que no se allegó prueba al expediente de cuántas de las horas liquidadas corresponden a la operación normal del buque y cuántas a reparaciones, por lo que se confirmará el artículo 3º del fallo de primera instancia proferido el 31 de octubre de 2008.

RESPECTO DEL INCIDENTE DE NULIDAD

Respecto de la actuación de la Capitanía de Puerto de Buenaventura en la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje, este Despacho la encuentra en un todo ajustada a derecho y no comparte las censuras del apoderado del piloto práctico.

En efecto, según las voces del inciso 3º del artículo 143 del Código de Procedimiento Civil, la nulidad por indebida representación de las partes, sólo podrá alegarla la persona afectada, pues la causal está establecida como garantía exclusiva de su derecho de defensa.

No obstante lo anterior, olvida el apoderado del piloto práctico que cuando el afectado por la causal de nulidad no la alega, se entiende saneada, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 144 del referido Código, así:

"3. Cuando la persona indebidamente representada, citada o emplazada, actúa en el proceso sin alegar la nulidad correspondiente." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Efectivamente, esta situación se presentó en el presente caso, razón por la cual no es de recibo el argumento del doctor John Agudelo y en consecuencia será negada dicha solicitud de nulidad.

En cuanto a las personas obligadas por ley según sea el caso, cabe precisar que:

El numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio establece como una de las obligaciones del armador la siguiente:

"2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación." (cursiva fuera de texto)

Así mismo, el artículo 1479 ibidem preceptúa:

"Aún en los casos en los que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del Capitán." (cursiva fuera de texto)

Igualmente, la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, Consejero Ponente Mauricio Fajardo Gómez, en sentencia del 26 de marzo de 2008, refiriéndose a la responsabilidad del guardián de la cosa inanimada, indicó:

"(...) En relación con la responsabilidad que surge de los daños causados por actividades peligrosas, la Corte Suprema de Justicia ha dicho:

"El responsable por el hecho de cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes.

"Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero sí lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se prueba lo contrario.

"De manera que si a determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto -que desde luego admite prueba en contrario- pues aún cuando la guarda no es inherente al dominio, sí hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario.

"O sea, la responsabilidad del dueño por el hecho de las cosas inanimadas proviene de la calidad de que guardián de ellas presúmase tener.

"Y la presunción de ser guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada".

En consecuencia, además de la responsabilidad que corresponde al causante del hecho dañoso -capitán- también le cabe al armador, de acuerdo con lo expresado anteriormente.

DHC

Finalmente, se modificará el artículo 1º del fallo proferido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, por cuanto a la Autoridad Marítima le corresponde pronunciarse sobre la responsabilidad del siniestro, determinar los daños ocurridos y establecer las sanciones a que haya lugar por el posible quebrantamiento de normas de la Marina Mercante, aunque la ocurrencia del siniestro fue un hecho probado dentro de la investigación y no requiere ser declarado.

VIOLACIÓN DE NORMAS DE MARINA MERCANTE

En relación con la violación a las normas de la Marina Mercante, debe anotarse que el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró su infracción por lo cual impuso a los señores Carlos E. Agudelo y Nicolás Molina Torrente a título de sanción una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagadera de manera solidaria con el armador de la motonave -Navesco S.A.- por lo cual este Despacho confirmará lo establecido en el fallo de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo 1º del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura del 31 de octubre de 2008, el cual quedará así:

DECLARAR responsables solidarios del siniestro de abordaje de las motonaves "Santana" y "Austyn Oldendorff" al señor Carlos Enrique Agudelo Ortiz, a Navesco S. A. y al señor Nicolás Molina Torrente, capitán, armador y piloto práctico de la motonave "Santana", respectivamente; al señor Paulo Lorgio Candelo y a Retramar S. A., capitán y armador del remolcador "Bahía Málaga", respectivamente, por las razones expuestas en los considerandos del presente fallo.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de octubre de 2008, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 3º.- NEGAR la solicitud de nulidad interpuesta por el doctor John Agudelo Hernández en su calidad de apoderado del piloto práctico Nicolás Molina Torrente por lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor Carlos Enrique Agudelo Ortiz, identificado con cédula de ciudadanía 73.073.749 de Cartagena, en su calidad de capitán de la motonave "Santana", al representante legal de la sociedad Navesco S. A., armador de la citada motonave, a la abogada Whendy Margarita López Rodríguez, identificada con 

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES SANTANA Y AUSTYN OLDENDORFF. 11

cédula de ciudadanía 38.469.684 de Buenaventura, apoderada del capitán de la motonave "Santana", al señor Nicolás Molina Torrente, identificado con cédula de ciudadanía 16.677.491 de Cali, piloto práctico, a su apoderado John Agudelo Hernández, identificado con cédula de ciudadanía número 9.055.910 de Cartagena, al señor Paulo Lorgio Candelo, identificado con cédula de ciudadanía número 6.156.098 de Buenaventura, capitán del remolcador "Bahía Málaga", al representante legal de la sociedad Retramar S. A. armador del remolcador y a su apoderado Juan Guillermo Hincapié Molina, identificado con cédula de ciudadanía número 19.497.608 de Bogotá, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Notifíquese y cúmplase.

27 JUL. 2011

Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo