

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 130120100011
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado FUAD SIMON CHAR SOTO, apoderado especial del señor SEGUNDO EUGENIO BARRIONUEVO NIELSEN, en calidad de armador de la M/N MAPUCHE, en contra del fallo de primera instancia del diez (10) de agosto de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla dentro de la investigación por siniestro marítimo de Arriba Forzosa de la M/N "MAPUCHE", ocurrido en el área de su jurisdicción, el día dos (2) de octubre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el día diecisiete (17) de noviembre de 2010, por el Capitán de la M/N MAPUCHE, LUIS A. SÁNCHEZ, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento del presunto siniestro de arribada forzosa de la M/N MAPUCHE al Puerto de Barranquilla.
2. El día veintidós (22) de noviembre de 2010, el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N MAPUCHE, de bandera boliviana, al Puerto de Barranquilla, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día diez (10) de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de arribada forzosa de la M/N MAPUCHE fue ilegítimo, y que ocurrió con responsabilidad del señor LUIS AUGUSTO SÁNCHEZ, y el señor SEGUNDO BARRIONUEVO NILSEN, en sus calidades de Capitán y Armador respectivamente.

Aunado a ello, declaró que el señor SEGUNDO BARRIONUEVO NILSEN, en su calidad de Armador de la M/N MAPUCHE de bandera boliviana, incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante, al omitir las reglas de navegación y seguridad marítima.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Barranquilla impuso al señor SEGUNDO BARRIONUEVO NILSEN, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes que equivale a la suma de CINCO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL PESOS M/C (\$5.356.00).

15/1

El despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

4. El día dieciocho (18) de agosto de 2011, el señor FUAD SIMON CHAR SOTO, apoderado especial del señor SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN, interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día diez (10) de agosto de 2011, por el Capitán de Puerto Barranquilla.

5. El día doce (12) de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Barranquilla rechaza el recurso de reposición interpuesta por el abogado FUAD SIMON CHAR SOTO, y confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa de la M/N MAPUCHE, las siguientes:

"Encontrándonos fondeados en la posición geográfica latitud: 11°54,60N y L: 62°00,45W. A 13 millas aproximada de la Isla Granada. Esperado instrucciones de parte del fletador señor JORGE DUVERGEL. Para cargar.

Siendo las 13:15hrs del día 22 de septiembre, los tripulantes forman un MONTIN ABORDO, por la situación de la escasez de comida y por falta de pago. Toman el mando del buque por la fuerza y bajo amenazas. Proceden a levar anclas sin autorización del Capitán o del Jefe de Máquinas, para realizar la entrada al Puerto de Granada.

(...)

El Armador Sr. Segundo Barrionuevo haciendo gestiones para tratar de resolver los problemas y evitar que ocurra una desgracia o derramamiento de sangre. Propone una salida la cual puede ser la solución al problema y se hace una reunión en el puente de mando. Donde se decide llevar el buque Barranquilla, Colombia, donde supuestamente hay una carga para el buque y una agencia se comprometió a recibir el buque y ayudar a resolver la problemática existente. Para así poder entregar a estos tripulantes a las autoridades (...)"

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado FUAD SIMON CHAR SOTO, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...) 1. El proceso materia de alzada adolece de vicios procedimentales que impiden cualquier decisión de fondo como la recurrida; toda vez que de lo contrario de lo que intenta manifestar la providencia, el día 2 de octubre

May

de 2010, el día del arribo forzoso, el despacho no notifica el auto de apertura de la investigación como lo obliga el art. 35 de la Ley 2324 de 1984. Sino que hasta el 22 de noviembre de 2010 el despacho profiere auto de apertura de investigación.

2. Si bien la disertación jurídica en la ratio decidendi de la providencia, aclara que la seguridad marítima es la máxima del derecho marítimo y aclara que el arribo forzoso es una forma de siniestro marítimo y que este a su vez puede ser legítimo o ilegítimo según sea ocasionado por la ocurrencia de fuerza mayor o caso fortuito como evento eximente de responsabilidad; hay una lectura errada del caudal probatorio recaudado en el plenario.

3. Existe una serie de dictámenes periciales que dan muestra de la ocurrencia de daño al generador de la nave MAPUCHE y el despacho tomó como prueba pericial la aportada por perito OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, la cual a diferencia de las otras tres antecedentes, esgrimió un dictamen parcializado y sesgado donde califica la conducta del armador como premeditada, preconcebida y predetermina. (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante auto del veintidós (22) de noviembre de 2010, se nombró como perito al Capitán de Navío ® OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ, Perito Marítimo, para que conceptuara al respecto. El día quince (15) de marzo de 2011 presentó su informe, el cual se corrió traslado a las partes, dejando constancia que procedía la aclaración o complementación y la objeción por error grave.

El perito marítimo OSCAR MANUEL FLOREZ RODRIGUEZ, en su dictamen pericial concluyó lo siguiente:

1. HECHOS DE LA INSPECCIÓN:

La inspección se efectuó en presencia del señor SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN, representante legal de la naviera COSTA NORTE S.A., propietaria de la motonave MAPUCHE, se inspeccionó el buque en su totalidad, se verificó el libro de minuta de abordaje, en el cual aparece registrado lo relacionado con la situación de la tripulación, condiciones de habitabilidad a bordo de la embarcación y sus condiciones de remuneración, situación que conllevó un amotinamiento por parte de la tripulación.

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOTONAVE

Nombre de la motonave:	MAPUCHE
Bandera:	Boliviana
Puerto de matrícula:	Bolivia
Número de matrícula:	0001-0710214912
Nombre anterior:	CAIFAS II
Número OMI:	7321336
Letras de llamada:	CPB-862
Eslora máxima:	57.45 metros
Manga:	11.65 metros
TRB:	657 U. A. B
TRN:	269 U. A.
Peso muerto:	992
Armador:	NAVIERA COSTA NORTE S. A.
Operador:	SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN
Lugar de construcción:	MARITINAC SHIPPYARD U. S. A.
Año de construcción:	1985

3. CONDUCTA TÉCNICA

Dentro de las conductas de carácter técnico que se derivan de su condición de profesional náutico y encargado de dirigir la navegación se cuestionan las siguientes:

109

- No entrar en arribada forzosa el puerto de ST GEORGE – ISLA GRANADA, cuando se presentó el amotinamiento a bordo, máxime cuando temía por su vida. Tenía condiciones críticas de manutención de la tripulación, malestar de la misma por el no pago de sus salarios y la escasa información del chartheador, lo cual incrementaba la incertidumbre y el malestar del personal.
- Manejo inapropiado del libro de bitácora, en algunas hojas está incompleta la información, tienen espacios en blanco, las hojas no están numeradas, seque fue implementado a bordo en forma muy artesanal. Es necesario recordar que este libro debe ser foliado y sellado con nota expresiva del número de folios que contiene, y firmado por la autoridad competente.
- No tener a bordo documentación de obligatorio cumplimiento como el libro de basuras, el OIL RECORD BOOK está en pésimas condiciones y lo existente está mal diligenciado y contiene muy poca información.
- No exigir a la compañía la designación del OFICIAL DE PROTECCIÓN de la motonave ni el DPA. Y familiarizar e instruir a la tripulación con estas personas.
- Inexistencia del código internacional de señales.
- Expiración de la batería EPIRB
- INMARSAT está fuera de servicio. Por expiración de la licencia de funcionamiento.
- Publicaciones náuticas obsoletas y ausencia de algunas mandatorias como MARPOL, SOLAS, NOTICE TO MARINER.
- Navegar sin girocompás siendo un buque de mas de 500 TRB
- Tener el compás magnético descompensado, no contar con tabla ni curva de desvíos ni el certificado correspondiente.
- Tener el separador de aguas oleosas de 15 ppm fuera de servicio
- Tener la alarma de 15 ppm fuera de servicio.
- No se efectúan zafarranchos ni hay programas de abandono del buque.
- No se efectúan zafarranchos de incendio a bordo ni existen programas de los mismos.

4. CONDUCTA DE CARÁCTER PÚBLICO

- Zarpas del puerto de San Pedro de Macoris – República Dominicana, con destino a St. George – Isla Granada, con un pasajero no reportado (señor SEGUNDO BARRIONUEVO), representante legal NAVIERA COSTA NORTE S.A., propietaria de la motonave “MAPUCHE”.
- Permitir el envío del listado de tripulación de la motonave “MAPUCHE” firmada por el señor SEGUNDO BARRIONUEVO, como supuesto capitán de la motonave.
- Suministrar información inexacta a las autoridades colombianas sobre el puerto de destino, a cargar 600 toneladas de combustible sin existir un contrato ni haber obtenido el DITRA de la Dirección General Marítima, dotación de la motonave de 10 tripulantes, cuando en realidad en el listado de tripulación reportados 9 únicamente.
- No poner en conocimiento al momento de la visita de las autoridades colombianas la situación de amotinamiento que se había presentado, la reunión que se había efectuado con la tripulación, la situación que se venía presentando a bordo de la motonave y las decisiones que se habían adoptado antes de llegar al Puerto de Barranquilla.
- No informar a las autoridades el nivel de protección de seguridad que tría el buque (nivel 3) y explicar sus razones.
- Permitir la firma del acta de visita oficial de las autoridades colombianas como si el capitán de la nave fuera el señor SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN, como aparece en el acta en mención.
- Entregar 38 minutos después de la visita oficial, un acta de protesta por amotinamiento de la tripulación de la motonave “MAPUCHE” firmada por el capitán titular de la motonave señor LUIS AUGUSTO SÁNCHEZ.

5. CONDUCTA DE CARÁCTER ADMINISTRATIVO

- No ingresar al puerto de destino: St. George – Isla Granada, y poner en conocimiento de las autoridades la situación que se estaba presentando, relacionada con el aprovisionamiento del buque, la cancelación de los salarios de la tripulación y de otros gastos en que se hubiese incurrido.

6. CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL ARRIBO DE LA MOTONAVE “MAPUCHE” AL PUERTO DE BARRAQUILLA.

1003

Considera el suscrito que no hubo una causa justificada ni una circunstancia excepcional para entrar en arribada forzosa al Puerto de Barranquilla, fue esta una acción totalmente preconcebida y premeditada, por lo cual se considera una ARRIBADA FORZOSA ILEGÍTIMA. Se califica de esta última manera por negligencia del Capitán, pues con base en la situación que se había presentado en St. George – Isla Granada, el Capitán de la motonave tenía plena justificación y la situación, le exigía una determinación de seguridad común para entrar en arribada forzosa legítima a ese puerto, pedir protección para la tripulación, proteger el buque, solucionar el tema de salarios, manutención de la tripulación y demás gastos que se hubiesen ocasionado y definir los problemas administrativos con el charteador.

7. CONCLUSIONES

- Conducta inapropiada del capitán por zarpar del puerto de San Pedro de Marcoris – Republica Dominicana hacia el puerto de St. George – Isla de Granada con las irregularidades mencionadas.
- Conducta inapropiada del Capitán por no entrar al puerto de St. George – Isla Granada, cuando se presentó el amotinamiento, estando su vida en peligro y poniendo en riesgo la integridad de los tripulantes y la nave.
- Conducta inapropiada de iniciar su navegación hacia el Puerto de Barraquilla – Colombia, exponiendo la vida de los tripulantes y la seguridad de la motonave por los antecedentes mencionados.
- Conducta inapropiada tanto del Capitán de la motonave señor LUIS AUGUSTO SÁNCHEZ, como del señor SEGUNDO BARRIONUEBO NIELSEN, representante legal de NAVIERA COSTA NORTE S.A., propietaria de la motonave "MAPUCHE", suministrando información inexacta a las autoridades colombianas, suplantación de cargos y ocultar información.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El artículo 1540 del Código de Comercio colombiano establece una definición de la arribada:

"Llámesese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".

Que como lo establece el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, se trata de un accidente o siniestro marítimo:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

(...)

c) El abordaje (...)"

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto".

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "MAPUCHE" de bandera boliviana, al puerto de Barranquilla, ocurrido el día 3 de octubre de 2010.

164

Este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el apoderado en el recurso de apelación:

1. *El proceso materia de alzada adolece de vicios procedimentales que impiden cualquier decisión de fondo como la recurrida; toda vez que de lo contrario de lo que intenta manifestar la providencia, el día 2 de octubre de 2010, el día del arribo forzoso, el despacho no notifica el auto de apertura de la investigación como lo obliga el art. 35 de la Ley 2324 de 1984. Sino que hasta el 22 de noviembre de 2010 el despacho profiere auto de apertura de investigación.*

Si bien es cierto que el día del arribo forzoso fue el 2 de octubre de 2010, en el acervo probatorio se logra verificar que el Capitán de la M/N "MAPUCHE" presentó protesta el día 17 de noviembre de 2010, razón por la cual profiere auto de apertura de la investigación el día 22 de noviembre de 2010.

Como lo estipula el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto".

Por otra parte, el apelante manifiesta que la presente investigación es de carácter administrativo. Debe dilucidar este Despacho que, los funcionarios marítimos que intervienen en la investigación tendiente a establecer responsabilidad, actúan como juez, imputando responsabilidad en siniestros marítimos. Esto, en virtud de una facultad excepcional conferida por la Constitución Política colombiana.

Las providencias que emite la Autoridad Marítima en este sentido, son extrañas al control de la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Estos fallos prestan merito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro y hacen tránsito a cosa juzgada.

En el mismo sentido, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de estado en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, expuso:

"(...) 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 transgredió 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 o responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario etc) (...)

La función jurisdiccional otorgada a la Autoridad Marítima le permite en su calidad de juez de la causa, determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto, con el objetivo de dar fin a la controversia mediante una sentencia; por otro lado, en ejercicio de la función administrativa, sanciona al infractor de las Normas de Marina Mercante y garantiza la aplicación de la ley.

1/20

Frente a la nulidad alegada por el abogado FUAD SIMON CHAR, establece el Código de Procedimiento Civil en su artículo 142 que:

“Las nulidades podrán alegarse en cualquiera de las instancias, antes de que se dicte sentencia, o durante la actuación posterior a ésta si ocurrieron en ella (...)”

Teniendo en cuenta que las nulidades son taxativas, con el fin de evitar la proliferación de incidentes de nulidad, sin fundamento alguno, quién alega una nulidad debe determinarla. En el caso objeto de estudio no ocurrió así.

La Corte Constitucional en Sentencia No. C-491 de 1995 manifestó que:

“(...) El Código de Procedimiento Civil que nos rige con un criterio que consulta la moderna técnica del derecho procesal, señala la taxatividad de las causales de nulidad, es decir, de los motivos que dan lugar a invalidar un acto procesal, y el principio de que no toda irregularidad constituye nulidad, pues éstas se entienden subsanadas si oportunamente no se corrigen a través de los recursos (...)”.

El artículo 144 del Código de Procedimiento Civil estipula cuando se entiende saneada una nulidad:

“La nulidad se considerará saneada, en los siguientes casos:

1. Cuando la parte que podía alegarla no lo hizo oportunamente (...)”

El señor SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN saneó esta nulidad con su actuación posterior al auto de apertura, que fue la audiencia del día 23 de noviembre de 2010 a la cual asistió acompañado del abogado. En todo caso, el termino para alegar esta nulidad era hasta antes de proferirse el fallo de primera instancia, con lo cual resulta extemporáneo.

2. si bien la disertación jurídica en la ratio decidendi de la providencia, aclara que la seguridad marítima es la máxima del derecho marítimo y aclara que el arribo forzoso es una forma de siniestro marítimo y que este a su vez puede ser legítimo o ilegítimo según sea ocasionado por la ocurrencia de fuerza mayor o caso fortuito como evento eximente de responsabilidad; hay una lectura errada del caudal probatorio recaudado en el plenario.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia, dentro de la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

“(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si

1004

pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))”.

Bajo ninguna circunstancias se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, para exonerarse de responsabilidad, toda vez que tanto el Capitán como el Armador eran conscientes de realizar la arribada forzosa al puerto de Barranquilla, arriesgando la seguridad de la tripulación y poniendo por encima los intereses puramente comerciales.

3. existe una serie de dictámenes periciales que dan muestra de la ocurrencia de daño al generador de la nave MAPUCHE y el despacho tomó como prueba pericial la aportada por perito OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, la cual a diferencia de las otras tres antecedentes, esgrimió un dictamen parcializado y sesgado donde califica la conducta del armador como premeditada, preconcebida y predetermina.

La prueba tiene como finalidad proporcionar certidumbre en el juez en este caso, en el Capitán de Puerto, sobre los hechos ocurridos. Para esto, las partes involucradas deben probar las afirmaciones o versiones para descubrir la verdad real de la existencia del hecho y la responsabilidad del agente.

Asimismo, el artículo 175 del Código de Procedimiento Civil establece:

“Sirven como pruebas, la declaración de parte, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez (...)”

Frente a la apreciación de las pruebas el artículo 42 del Decreto Ley 2324 de 1984 estipula que:

“Las pruebas se apreciarán de acuerdo con las reglas de la sana crítica y el Capitán de Puerto podrá decretar de oficio las que considere convenientes para el esclarecimiento de los hechos siempre y cuando aún no se haya cerrado la investigación. Todas las cuestiones e incidentes que se susciten en el curso de las audiencias se resolverán en ellas y las decisiones quedarán notificadas allí mismo”.

El informe presentado por el Perito OSCAR FLOREZ RODRIGUEZ, fue una prueba oportunamente allegada al proceso, realizada por el perito asignado mediante auto del 22 de noviembre de 2010, fue conocido por las partes en audiencia del 15 de marzo de 2011; de esta manera, cumple con lo establecido en los artículos 237 numeral 6 y 241 del Código de Procedimiento Civil, por lo que el dictamen pericial debe ser tenido en cuenta como prueba.

Puesto que el Despacho no encuentra favorables los argumentos esgrimidos por el apelante, se procede a confirmar en su totalidad el fallo de primera instancia con fecha del 10 de agosto de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, el día 10 de agosto de 2011, conforme a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido del presente fallo al señor FUAD SIMON CHAR SOTO, identificado con la

ms

cédula de ciudadanía No. 72.251.552, en su calidad de apoderado del señor SEGUNDO BARRIONUEVO NIELSEN, Armador de la M/N "MAPUCHE" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Barranquilla 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. 17 NOV 2015



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