

**EDICTO**

NOTIFICADOS: Sres.

**RODRIGO VENTE GARCIA** capitán de la embarcación sin nombre, sin matrícula  
**PROPIETARIO** de la embarcación sin nombre, sin matrícula  
**DEMÁS PARTES INTERESADAS**

EXPEDIENTE N° 11012021001

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA – CP01 DE FECHA 24 DE NOVIEMBRE DE 2021

POR MEDIO DEL CUAL SE FALLA EN PRIMERA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO-ABORDAJE ENTRE LAS MOTONAVES BAHÍA MAR 3, MATRÍCULA CP-01-2411-A y EMBARCACION SIN NOMBRE, SIN MATRÍCULA.

El señor Capitán de Puerto de Buenaventura,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar responsables por la ocurrencia el siniestro marítimo de abordaje entre las naves Bahía Mar 3, matrícula CP-01- 2411-A y la embarcación sin nombre, acaecido el día 12 de enero de 2021, a los señores **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461 y Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, capitanes de las naves citadas, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia. **ARTÍCULO SEGUNDO:** Abstenerse de pronunciarse con respecto el Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo – Abordaje entre las naves Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, acaecido el día 12 de enero de 2021, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo. **ARTÍCULO TERCERO:** Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio artículo 1501, numeral 10 literal “e”, la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972) y en el Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído. **ARTÍCULO CUARTO:** Imponer a título de sanción al señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, que asciende a un valor de Novecientos Ocho Mil Quinientos Veintiséis Pesos moneda legal Colombiana (\$908.526,00), equivalentes a 25,022 Unidades de Valor Tributario (UVT), vigente para el año 2021, pagaderos en forma solidaria con la empresa Bahía Mar S.A.S., con Nit. 835002068-9, representada legalmente por quien haga sus veces, empresa propietaria de la citada motonave, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 268-84007-1, del Banco de Occidente, código de recaudo 022234, a nombre de la Dirección General Marítima – DIMAR, con Nit. 830.027.904-1, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído. **ARTÍCULO QUINTO:** Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la nave sin nombre y sin registro, por contravenir lo dispuesto en el en el Código de Comercio artículo 1501, numeral 10 literal “e”, la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972), Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36; Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7, artículo 7.1.1.1.2.2., código 035; de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído. **ARTÍCULO SEXTO:** Imponer a título de sanción al señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la nave sin nombre y sin registro, un **LLAMADO DE ATENCIÓN** exhortándolo a que vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima, efectuando la navegación en naves que se encuentren debidamente matriculadas ante la Autoridad Marítima y contando con la licencia de navegación correspondiente que lo acredite como personal idóneo para desempeñarse en actividades marítimas, acuerdo lo establecido en los artículos 86 del Decreto Ley 2324 de 1984 y 1437 del Código de Comercio. **ARTÍCULO SÉPTIMO:** No condenar en costas, ni en agencias en derecho. **ARTÍCULO OCTAVO:** Notificar del contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46. **ARTÍCULO NOVENO :** Contra el presente fallo proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la

diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54. Notifíquese y cúmplase, (FDO) Capitán de Fragata JAVIER ENRIQUE GÓMEZ TORRES, Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy siete (07) de diciembre de dos mil veintiuno (2021) siendo las 08:00 horas en lugar público de la Secretaría, por el término de cinco (05) días hábiles, los mismos que permanecerá publicado en la página electrónica de Dimar.



TS Leybis Bonilla Preciado  
Secretaria Sustanciadora

---

Se desfija en la tarde de hoy \_\_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de dos mil veintiuno (2021), siendo las 18:00 horas el presente EDICTO, el cual permaneció fijado por el término de ley, en un lugar público de la Secretaría.

TS Leybis Bonilla Preciado  
Secretaria Sustanciadora

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 24 de noviembre de 2021

Referencia: 11012021001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo

## OBJETO A DECIDIR

Procede este despacho a proferir fallo de primera instancia dentro de la investigación de carácter jurisdiccional No. 11012021001 adelantada con ocasión del siniestro marítimo Abordaje de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, hechos ocurridos el 12 de enero de 2021.

## EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y,

## CONSIDERANDO

El Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27 dispone que es función y atribución de la Dirección General Marítima, adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de marina mercante, por siniestros marítimos, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima, y por violación a otras normas que regulan las actividades marítima e imponer las sanciones correspondientes.

El artículo 26 *ibídem* contempla como accidentes o siniestros marítimos, sin que se límite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

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.

## DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Este despacho recibió protesta No. 131420R/ MDN-COGFM-COARC-SECAR-JONA-COGAC-CGAPO-CEGUB-SCEGUB-JDOEGUB-38.10, de fecha 13 de enero de 2021, a través de la cual el comandante de la unidad URR BP 463 informa que siendo las 17:15R se identificó la lancha de nombre "Bahía Mar 3" navegando en el sector de Changay con rumbo Buenaventura, durante la inspección el capitán Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez confirma la colisión entre la lancha Bahía Mar 3 y una lancha artesanal al parecer sin nombre, sin matrícula, con un motor 15HP Yamaha 2T, la cual se hundió a causa del abordaje.

Mediante señal No. 201701R CP01 enero/2021 se solicitó a la Estación de Guardacostas de Buenaventura información respecto a la identificación de quien ejercía como capitán de la nave sin nombre, igualmente se requirió datos de ubicación y contacto.

Igualmente se requirió a la Defensa Civil el nombre del establecimiento de salud donde fueron llevados los señores Rodrigo Vente García, Mirian Riascos Lisalda y Maryuri Sanclemente, también se le solicitó dirección o teléfonos donde pudieran ser ubicados, sin que se recibiera respuesta a este requerimiento.

Del mismo modo se solicitó al representante legal de BAHÍA MAR SAS, propietarios de la nave Bahía Mar 3, si el capitán de la citada nave y/o la empresa BAHÍA MAR S.A.S., han presentado protesta o informe a esta capitanía de puerto sobre los hechos acaecidos, datos de las personas que se encontraban a bordo de la nave sin nombre y quien ejercía como capitán.

A través de señal No. 271830R CEGUB enero/2021 se indicó que el señor Rodrigo Vente García era el capitán de la nave sin nombre.

Mediante auto de fecha 09 de febrero de 2021, ordenó la apertura de la investigación de carácter jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de abordaje de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre.

Mediante oficios de fecha 11 de febrero de 2021, se comunicó sobre el inicio de la investigación al capitán de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, al marinero de la citada nave, al representante legal de la sociedad BAHÍA MAR S.A.S., al capitán y propietario de la nave sin nombre, a las señoras Mirian Riascos Lizalda y Maryuri Sanclemente, pasajeros de la citada nave y al comandante de la URR BP 463.

De igual manera, a través de los oficios antes citados, el despacho les solicitó comparecer el día 17 de febrero de 2021, a las 09:30 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública a celebrarse de forma virtual en el link suministrado en los oficios citatorios, informándoles además a las partes o sujetos procesales y demás interesados, que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

En la anterior fecha la audiencia no pudo llevarse a cabo, por lo que se fijó como nueva fecha el 22 de febrero de 2021 para adelantar la diligencia.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 22 de febrero de 2021, el señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No.

1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía mar 3, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

(...) los hechos ocurrieron en el momento que yo salía de Juanchaco en la rutina que era la última rutina que traemos que sale a las 4, de juanchaco hacia Buenaventura, en la altura de pianguita antes de llegar a la bocana, detrás de nosotros sale una motonave con un motor 75, cuatro tipos a bordo y siempre viene coleándonos, siempre viene en la popa de nosotros, y ya llegando a la altura de la bocana en el muelle, ellos hacen un pase de un lado a otro, mirándonos, señalando, pero siguen su rumbo y vuelven y se cruzan y ya como que balcean y continúan haciendo el mismo corte cogiendo la ruta que nosotros tenemos y es donde yo me fijo en ellos y rebajo la motonave para dejar pasar el oleaje que me están dejando y haber que rumbo toman en cuanto a la carrera que traen ellos. Cuando yo llego y acelero nuevamente la lancha de nosotros es cuando va cruzándose cortándome el camino la motonave sin nombre, con la que alcancé a detener la motonave mía, le di reversa, pero como son dos motonaves que van corriendo llevan cierta velocidad por más que uno le de reversa o uno quiera detenerla no va a poder porque siempre lleva un impulso, entonces fue donde la proa de nosotros colapsó con la proa de la otra motonave, siendo la de nosotros más alta y la de ellos artesanal siempre alcanzamos a tropezar proa con proa y fue donde logró hundirse la motonave inferior, ya nosotros a la motonave no le prestamos atención sino que nos enfocamos más en la tripulación que traía . (...) nosotros tendimos a socorrer a las personas que venían a brindar el apoyo, las subimos a la motonave de nosotros y ya cuando partimos tratamos de despachar la persona lesionada doña Margareth en una de las lanchas de la gente de la bocana que salió a auxiliarnos, en ese momento llega otra lancha, otra embarcación donde fui abordado por dos personas armados los cuales me hicieron obligar la lancha ahí a la playa de la bocana que la tenía que arrimar ahí y que tenía que arrimarla con tripulación y todo (...) nosotros quedamos en la atención de la señora con la póliza, (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si reportó a la Estación de Control de Tráfico Marítimo lo sucedido CONTESTÓ No entré en detalle con él por lo que cuando se montaron las personas que traíamos a la lancha de la Armada se inicia el registro respectivo del papeleo de las motonaves y se alcanzaron a tomar apuntes de pérdidas que tuvieron ellos en el momento, entonces no entré en ese detalle (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho si para el día de los hechos materia de investigación usted contaba a bordo con proel, si contaba con marinero CONTESTÓ Sí. Traía un proel. PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho al momento de los hechos en qué posición se encontraba el proel CONTESTÓ El proel estaba en la popa, por lo que como la motonave de nosotros siempre es de un nivel alto el proel siempre anda atrás, nosotros lo ponemos a andar atrás para que para el cambio de mangueras o revisión del motor ya que el capitán siempre va en un segundo nivel, (...) dejé el costado derecho a babor no alcancé a divisar la embarcación que iba cruzando ....., me enfoqué más en lo que viene detrás mío ....., esa es la verdad. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar al despacho cómo eran las condiciones atmosféricas y de visibilidad para el día y momento de los hechos CONTESTÓ Estaba claro, estaba despejado, un día navegable. PREGUNTADO cómo eran las condiciones de mar, que altura tenía el oleaje CONTESTÓ Oleaje no mucho, no había, mejor dicho, estaba bien el día estaba perfecto para navegar y ya estábamos a favor ya veníamos acá en la isla al frente ya de la bocana. (...) PREGUNTADO Sírvase manifestar si ustedes asistieron inmediatamente a la embarcación sin nombre y sin matrícula o cuánto tiempo transcurrió entre el siniestro y la atención a las personas CONTESTO La asistencia fue inmediata porque mientras la motonave impactada se rodaba nosotros estábamos subiendo a doña Margareth a la embarcación después de doña Margareth subimos a doña Miriam que entró en pánico de shock se le alteró la presión y fue la persona que transportó la lancha de la Armada hasta

el muelle turístico, doña Margareth, la hija y el señor que venía con ella no sé si sea el esposo fueron despachados hasta el muelle turístico que fue la prioridad de nosotros, las cinco vidas que venían en la otra embarcación (...).

Por otro lado, el Comandante de unidad de Guardacostas Señor Suboficial Segundo Ballanilla Franco Juan Gabriel Comandante Unidad URR BP 463, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

(...) zarpé del sector de limones y cangrejo y procedí hacia la bocana cuando ya iba llegando hacia la bocana eran aproximadamente las 1720 ya venía la embarcación de Bahía Mar les pregunté qué, que había sucedido donde evidencie que el personal no quería hablar y me encontré con una señora no recuerdo el nombre, una de las víctimas donde manifestó que se había accidentado en la embarcación y había una muchacha herida (...), de inmediato procedí embarqué a las víctimas y a otro señor, no recuerdo el nombre a la lancha de Guardacostas y lo trajimos al muelle turístico ahí lo recibió el personal de la Defensa Civil (...) PREGUNTADO Por favor describa las condiciones atmosféricas y de visibilidad para el momento del incidente CONTESTÓ Para ese momento estaba el mar quieto, buena visibilidad, no había oleaje estaba las condiciones meteorológicas en excelente estado. (...).

Adicionalmente, en desarrollo de la diligencia, se dejó constancia que las demás partes citadas no comparecieron, tampoco presentaron excusa razonable.

## INFORME PERICIAL

*Este despacho mediante auto de fecha 9 de febrero de 2021, designó al señor Alfonso Humberto Aguilar Ramírez, perito marítimo en navegación, para la presente investigación, quien tomó posesión del cargo.*

*El señor Alfonso Humberto Aguilar Ramírez, allegó a este despacho informe pericial realizado sobre el siniestro marítimo abordaje de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, y en el cual, entre otras cosas, argumentó lo siguiente:*

(...)

### **2. Conducta técnica y náutica de las personas involucradas.**

*En cuanto a la tripulación de la Motonave Bahía Mar 3, su Motorista Señor Wilmar Waitoto se encontraba en el puente de mando situado sobre la cabina a popa operando la embarcación con dos motores 100 HP YAMAHA a 4500 rpm, como lo mencionó en la audiencia, teniendo en cuenta que el máximo de revoluciones de este motor es de 6000 rpm y el mínimo de revoluciones 850 rpm lo que equivale al 75 % de rpm usadas disponibles.*

*La altura del puente le permite buena visibilidad a larga distancia, pero le dificulta la visión de embarcaciones muy cercanas a su entorno.*

*Instantes anteriores a la colisión el Motorista del Mn Bahía Mar 3 manifiesta haber sido inquietado por una embarcación sospechosa Tipo Potra, la cual se situó a proa babor lo*

que le hizo atender las intenciones de esta nave y de alguna forma descuidar lo que sucedía en su entorno y la aproximación de otra embarcación.

El señor Jhon Brainei Barahona Machado, proel; se encontraba atendiendo los requerimientos del motorista sobre funcionamiento de los motores, a popa. El lugar del proel debe ser siempre a proa como vigía para evitar y señalar al motorista los peligros cercanos que en la bahía de Buenaventura son constantes por la cantidad de basura, troncos de madera y por supuesto embarcaciones cercanas. La anterior norma de seguridad fue omitida, así fuese momentáneamente. (...)

En la embarcación Sin Nombre, viajaban cinco personas; dos sin chaleco salvavidas, entre ellos el que la operaba. Lo anterior acuerdo lo mencionado por el motorista de la Motonave Bahía Mar 3. Esta embarcación se atravesó imprudentemente de estribor a babor sin que tuviera tiempo de apartarse del rumbo de la Mn Bahía Mar 3.

Al parecer las intenciones del operario de la embarcación "Sin Nombre" era pasar por proa de la Motonave Bahía Mar 3, en rumbo cruzado.

(...)

### **3. Posibles causas que dieron origen al abordaje.**

Teniendo en cuenta las buenas condiciones de tiempo, visibilidad y estado del mar en el área del siniestro para el día de los hechos, se deduce que las causas que dieron origen al abordaje fue el exceso de confianza, la falta de previsión y pericia por parte de las dos tripulaciones, la ausencia del vigía en la proa de la motonave Bahía Mar 3 y por la visión restringida del motorista de la nave "Sin Nombre" debido a que por estar ubicado a popa operando el motor fuera de borda, es muy posible que los cuatro pasajeros que iban adelante a una misma altura, por las dimensiones de la embarcación, le obstaculizaran la visibilidad hacia proa, lo que le restó una efectiva reacción.

Adicional a lo anterior se encontraba una embarcación desconocida y con tripulación sospechosa a proa, obstaculizando a la Mn Bahía Mar 3.

(...)

### **5. Estado de las embarcaciones.**

Se adjuntan los certificados de navegabilidad de la Motonave Bahía Mar 3 con su anexo A Inventario de equipamiento, vigente hasta el 29 de octubre de 2021.

Los motores de la Mn Bahía Mar 3, son 2 Fuera de Borda YAMAHA 100 HP c/u, Series 60C X 1015129 Y 60C X 1015080, se encuentran en buen estado de funcionamiento.

De la embarcación "Sin Nombre" no se cuenta hasta el momento con información de su estado ni de su propietario por no existir registro en la Capitanía y debido a su hundimiento es posible que no se pueda determinar sus condiciones antes del naufragio.

El motor de la Embarcación sin nombre se relaciona como un motor fuera de borda YAMAHA 15 HP Se desconoce su estado en el momento del siniestro.

*Se menciona que la embarcación sin nombre se trataba de una embarcación artesanal casco de fibra de vidrio. No se conocen sus dimensiones.*

(...)

#### **7. Daños sufridos y avalúo de los mismos.**

*Por parte de la Motonave Bahía Mar 3 no se reportaron daños en el casco. La embarcación "Sin Nombre" quedó con su proa hundida bajo la proa de la Motonave Bahía Mar 3, debido a sus menores dimensiones lo que le produjo que se rebozara y se hundiera junto con el motor YAMAHA de 15 HP. Se desconoce en qué estado quedó el casco.*

*Se adjunta la relación de elementos perdidos de la embarcación "sin nombre" presentados por la persona reclamante, a la empresa BAHIA MAR S.A.S por un monto de \$15.990.000; documento sin firma ni soportes y basado en lo manifestado por la persona afectada en el escrito de reclamación.*

*El valor reclamado por el motor YAMAHA 15 HP desconociendo su estado real es por \$5.500.000*

*El valor reclamado por el casco fibra de vidrio de construcción artesanal es por \$5.000.000 También desconociendo el estado del mismo en el momento de la colisión.*

*Se adjunta al informe la cotización del costo de un motor YAMAHA 15 HP, nuevo.*

*Se desconoce el valor real del motor de la embarcación sin nombre ya que este se hundió con la embarcación y tampoco se conoció el estado del mismo antes del abordaje.*

### **SOLICITUDES DE ACLARACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN**

El informe pericial fue puesto a disposición de las partes, para que ejercieran los derechos de contradicción y defensa que les asisten y no fue recibido solicitud alguna.

### **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

El despacho de conformidad con el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 44, mediante auto de fecha 1 de septiembre de 2021, ordenó correr traslado a las partes por el término de tres (03) días hábiles para la presentación de alegatos de conclusión.

Una vez surtida la notificación del auto que ordenó correr traslado a las partes para la presentación de alegatos de conclusión, no fue radicado ante este despacho memorial que describiera el término otorgado para la presentación de alegatos.

### **CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA**

Acuerdo al Art. 27 del Decreto Ley 2324 de 1.984 tiene competencia para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia, conforme el procedimiento señalado en los artículos 25 y siguientes del mismo Decreto Ley.



No existiendo causal de nulidad que invalide lo actuado y practicadas todas las diligencias ordenadas por este despacho se procede a fallar en primera instancia de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 el presente siniestro marítimo descrito en los hechos de este proveído.

Sea lo primero resaltar que el Decreto Ley 2324 de 1984, en su artículo 26, contempla como accidentes o siniestros marítimos, sin que se límite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (Subraya del Despacho).

La navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, en el cual se desarrolla determinado dinamismo ejecutado por el hombre para efectos de su responsabilidad frente a los daños causados, tanto así que el Código Civil en el artículo 2356, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solamente exige que el daño pueda imputarse; razón por la cual, la persona que desempeña citada labor debe hacerlo bajo una premisa de máxima prudencia y con la conducta que un hombre de sus mismas características hubiera empleado en las mismas condiciones.

Que, para determinar la culpa y la responsabilidad de los involucrados, es necesario establecer la actitud de cada uno de ellos frente a la ocurrencia de los hechos. Jurisprudencialmente es sabido que la ley establece una presunción de culpa a cargo de quien ejerce una actividad peligrosa y que la responsabilidad solo se desvirtúa mediante la comprobación de una fuerza mayor, caso fortuito o de un elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad y que haya originado la consumación del accidente.

La Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> se ha pronunciado frente a este tema, mencionando que la ley establece una presunción de culpa a cargo de quien ejerce una actividad peligrosa y que la responsabilidad solo se desvirtúa mediante la comprobación de una fuerza mayor, caso fortuito o de un elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad y que haya originado la consumación del accidente.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 18 de Mayo de 1972, expresó al respecto que: *"(...) no es de por sí el hecho de las cosas, sino en últimas la conducta del hombre, por acción o por omisión, el fundamento o la base necesaria para dar aplicación a lo consagrado en el artículo 2356 del Código Civil, por lo que es preciso indagar en cada caso concreto quién es el responsable de la actividad peligrosa, ya que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián*

*Las cosas producen daño:*

*a) Cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva (utilidad),*

---

<sup>1</sup> Sentencia del 19 de junio de 1942, La culpa en la responsabilidad por actividades peligrosas, reiteración de la sentencia de 14 de abril de 2008. Responsabilidad objetiva. Exoneración mediante la prueba de una causa o elemento extraño. (SC2107-2018; 12/06/2018)

b) *Cuando el peligro latente existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un perjuicio espontáneo que escapa a todo control del hombre*".

En el caso de las actividades, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, luego se puede deducir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

Ahora bien, frente a una responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, el presunto responsable para exonerarse debe demostrar que el daño se debió a:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor
- b) El hecho de un tercero
- c) Culpa exclusiva de la víctima

El artículo 64 del Código Civil, define la fuerza mayor como el evento imprevisible y no imputable al deudor, desprendiéndose de ello que si hay culpa del deudor no puede invocar la existencia de una fuerza mayor.

Entonces, la fuerza mayor no es sinónimo de fenómeno físico, sino más bien un concepto jurídico dentro del cual se engloba un hecho físico cuyos efectos fueron irresistibles y no imputables a una persona en particular, es decir, el daño debe ser inevitable para que pueda hablarse de fuerza mayor.

La doctrina y la jurisprudencia enseña que los elementos constitutivos de la fuerza mayor como eximentes de responsabilidad contractual son: la inimputabilidad, la imprevisibilidad y la irresistibilidad.

- a) Inimputabilidad, consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho.
- b) La imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega caso fortuito era imposible de preverlo.
- c) La irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara. Por esto, en definitiva, la existencia o no del hecho alegado como fuerza mayor, depende necesariamente de las circunstancias de si el deudor empleó o no la diligencia y cuidado debido para prever ese hecho o para evitarlo si fuere previsto. Para que el hecho se repunte como fortuito, es menester, entonces que en él no se encuentre relación alguna de causa a efecto con la conducta culpable del deudor.

La jurisprudencia y la doctrina indican que, si en algún momento el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que parezca, no genera caso fortuito.

En estos casos no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente hubiera actuado, la que se toma en cuenta (responsabilidad subjetiva), sino la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente la sociedad (responsabilidad objetiva).

Sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse, como ya se había mencionado, por fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, en sentencia del 25 de octubre de 1999, expediente No. 5012, señaló:

*“Tratándose del daño producido por el ejercicio de una actividad caracterizada como peligrosa, viene sosteniendo la Corte desde vieja data (Cas. De 23 de abril de 1954, 30 de marzo de 1955, 1 de octubre de 1963, entre muchas otras), a la víctima del accidente le incumbe demostrar, además del perjuicio sufrido, “los hechos determinantes del ejercicio de la actividad peligrosa”, que necesariamente tienen que ser atribuidos a quien funge como demandado, pues ahí está el meollo del elemento que une el daño con la culpa, es decir, el nexo de causalidad”* (Cursiva fuera de texto).

La culpa náutica conlleva al hecho de que se ejecuten maniobras erróneas, contravengan las reglas de navegación, seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo o cometan en general otras fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave.

En el presente caso se probó la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, ahora corresponde establecer si en la ocurrencia de los hechos se presentó alguna imprevisión o irresistibilidad, ajena a los responsables por la actividad peligrosa que se encontraban desarrollando.

Entonces, para determinar la responsabilidad por el hecho y el daño producido en el caso que se examina, es necesario tener en cuenta que las naves Bahía Mar 3 y la embarcación sin nombre, se encontraban en desarrollo de la actividad marítima de la navegación calificada por la norma como peligrosa.

En el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, COLREG de 1972 aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981 se estipulan las reglas para prevención de los abordajes, así

- ✓ Regla No. 5 – Vigilancia: Todos los buques mantendrán en todo una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda se considerará que el riesgo existe.
- ✓ Regla No. 6 – Velocidad de Seguridad: Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento, ésta última además debe ser observada con mayor precaución en condiciones de visibilidad reducida y canales de acceso a puerto.

- ✓ Regla No. 7 establece en relación con el riesgo de abordaje en su literal a) cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que serán apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

El señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, en audiencia señaló lo siguiente:

“(…) los hechos ocurrieron en el momento que yo salía de Juanchaco (…), en la altura de pianguita antes de llegar a la bocana, detrás de nosotros sale una motonave con un motor 75, cuatro tipos a bordo y siempre viene coleándonos, (…). Cuando yo llego y acelero nuevamente la lancha de nosotros es cuando va cruzándose cortándome el camino la motonave sin nombre, con la que alcancé a detener la motonave mía, le di reversa, pero como son dos motonaves que van corriendo llevan cierta velocidad por más que uno le de reversa o uno quiera detenerla no va a poder porque siempre lleva un impulso, entonces fue donde la proa de nosotros colapsó con la proa de la otra motonave, siendo la de nosotros más alta y la de ellos artesanal siempre alcanzamos a tropezar proa con proa y fue donde logró hundirse la motonave inferior, (…) como estaba diciendo ahorita capitán en el momento que pasa la motonave de un lado a otro yo siempre voy deteniéndome con el oleaje que ellos tienen y tratando de que no vaya a coger el mismo rumbo ni estrellarme con ellos y dejé el costado derecho a babor no alcancé a divisar la embarcación que iba cruzando (…), me enfoqué más en lo que viene detrás de mí (…) esa es la verdad. (…)

El perito designado para esta investigación, señor Alfonso Humberto Aguilar Ramírez en su informe en el numeral 3, señaló : “Teniendo en cuenta las buenas condiciones de tiempo, visibilidad y estado del mar en el área del siniestro para el día de los hechos, se deduce que las causas que dieron origen al abordaje fue el exceso de confianza, la falta de previsión y pericia por parte de las dos tripulaciones, la ausencia del vigía en la proa de la motonave Bahía Mar 3 y por la visión restringida del motorista de la nave “Sin Nombre” debido a que por estar ubicado a popa operando el motor fuera de borda, es muy posible que los cuatro pasajeros que iban adelante a una misma altura, por las dimensiones de la embarcación, le obstaculizaran la visibilidad hacia proa, lo que le restó una efectiva reacción”.

Que para el Despacho es claro que el siniestro marítimo – abordaje fue producto de la no observancia de las precauciones mínimas de seguridad por parte de las dos naves al no tomar las medidas necesarias para mantener una permanente y clara detección visual de las embarcaciones que se podrían encontrar con riesgo de abordaje en el tránsito realizado.

La motonave Bahía Mar 3 y la nave sin nombre debieron tener en cuenta las condiciones locales que podían afectar la navegación, por lo que debieron ejecutar todas las maniobras de manera diligente para llevar a cabo su actividad de forma segura. A lo largo de la investigación no se probó de manera eficiente que se hubieran tomado las medidas para evitar el abordaje.

Además, debe tenerse en cuenta que la motonave Bahía Mar 3 si bien contaba con proel, este al momento de los hechos se encontraba en la popa de la nave, por lo tanto, no se tenía una vigilancia eficaz; dada la posición del proel no podía prestar una real y efectiva



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original. Para más información consulte el sitio web de la Dirección General de Migración y Control de Inmigrantes. Identificador: uJ7m R4N0 SKNK wuik VnnV kllv ABC=

visual de la ruta a navegar, que diera aviso al motorista oportunamente de cualquier peligro o riesgo de colisión, que permitiera haber observado con el debido tiempo y distancia a la nave sin nombre y poder tomar medidas y acciones evasivas para evitar el abordaje entre las dos naves.

Si bien se ha manifestado que había una embarcación tripulada por 4 hombres sospechosos que durante el recorrido se les cruzó de babor a estribor y se le acomodó a babor y cuando retomó el rumbo se les atravesó la lancha sin nombre, también se debe indicar que este hecho no se probó y siempre se ha debido dar instrucción al proel para estar atento a la presencia de cualquier obstáculo que pusiera en riesgo la efectiva visual de la ruta.

Ahora bien, respecto a la conducta del capitán de la nave sin nombre, señor Rodrigo Vente García, se tiene que la misma no cuenta con registro ante la Autoridad Marítima, de igual manera una vez verificada la cédula de ciudadanía 1.064.488.054 en la base de datos de gente de mar de la Dirección General Marítima, se obtuvo como resultado que el señor Rodrigo Vente García, no registra licencia de navegación expedida a su nombre, razón suficiente para establecer que la embarcación operada por el señor Rodrigo Vente García, se encontraba navegando para el día 12 de enero de 2021, sin las condiciones de navegabilidad para efectuar esta actividad, como quiera que desde el punto de vista documental no tenía los documentos pertinentes y los certificados estatutarios exigidos, por otro lado desde el punto de vista de seguridad al no contar con certificados no se puede constatar el estado de la misma, y con respecto al personal a bordo, no cumplía con los mandatos exigidos en la norma, respecto a titulación y formación de la gente de mar.

El Capitán de la motonave, como jefe superior encargado de la conducción de la nave, debe responder por la seguridad de la nave y de su tripulación y como tal debe observar durante la navegación todas las precauciones indispensables para que se desarrolle de manera segura.

El señor Wilmar francisco Waitoto Gutiérrez era el responsable de la seguridad de las personas a bordo de la nave Bahía Mar 3, para el día 12 de enero de 2021 y el señor Rodrigo Vente García era el responsable de la seguridad de las personas a bordo de la embarcación sin identificación, ni registro para la fecha de ocurrencia de los hechos; pues son ellos quienes ostentan el gobierno y dirección de la nave.

La seguridad de las personas a bordo de la nave Bahía Mar 3, para el día 12 de enero de 2021 era del capitán señor Wilmar francisco Waitoto Gutiérrez y la seguridad de las personas a bordo de la embarcación sin identificación, ni registro para la fecha de ocurrencia de los hechos era responsabilidad del señor Rodrigo Vente García; pues son ellos quienes ostentan el gobierno y dirección de la nave.

El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave y su responsabilidad principia desde que se hace reconocer como comandante de la misma, conforme lo establece el artículo 1503 del Código de Comercio; por lo tanto los capitanes de las naves Bahía Mar 3 y la embarcación sin registro debieron percatarse y observar las otras embarcaciones que se encontraban en su rumbo, a fin de garantizar la seguridad de la nave y de la vida humana de la tripulación y pasajeros, así como para evitar la configuración de un siniestro marítimo con el que hoy nos ocupa.

Se puede deducir que no se tuvo la diligencia media por parte de los capitanes para prevenir el abordaje como tampoco el cumplimiento del reglamento internacional para prevenir los abordajes, COLREG 1972, en especial la regla 5 de la sección I del convenio en mención, la cual establece que todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo del abordaje.

Por lo anterior no pueden los hechos acaecidos, considerarse irresistibles ni imprevisibles como para exonerar de responsabilidad a los capitanes de las motonaves Bahía Mar 3 y de la embarcación sin nombre y sin registro, teniendo en cuenta que debieron adoptar todas las medidas de seguridad necesarias durante la navegación para evitar que el hecho ocurriera.

Que para el Despacho es claro que de las pruebas obrantes en el proceso se puede concluir que el hecho generador del siniestro fue la conducta de ambos capitanes, producto de la no observancia de las precauciones mínimas de seguridad, en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la ley, no ejecutaron acto alguno para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el 12 de enero de 2021 al no tomar las medidas necesarias para mantener una permanente y clara detección visual de las embarcaciones que se podrían encontrar con riesgo de abordaje en el tránsito realizado.

En atención a los conceptos de actividad peligrosa y culpa náutica expuestos, para determinar la responsabilidad por el hecho y el daño producido en el caso que se examina, es necesario tener en cuenta que el capitán de la motonave BAHÍA MAR 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, se encontraban en desarrollo de la actividad marítima de la navegación calificada por la norma como peligrosa.

En consideración a lo anterior, y con el fin de velar por la seguridad marítima y la vida humana en el mar, es importante recordar que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, con el cual se desarrolla una determinada actividad realizada por el hombre. Es así que el artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y exige sólo, que el daño pueda imputarse.

La conducta del hombre por acción u omisión es el fundamento básico para establecer que todo daño que pueda imputarse a dolo o culpa de otra persona debe ser reparado por ésta.

Se hace necesario acotar que frente al caso sujeto a estudio existe una real concurrencia de actividades peligrosas en la cual ninguno de los capitanes pudo romper el nexo de causalidad que operaba en su contra.

En cuanto a ello, la jurisprudencia nacional,<sup>2</sup> ha sido enfática en señalar que :

*“(…) 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***

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

**riesgos y peligros de cada uno, determinando en la secuencia causativa, cual es la relevante en cuanto determinante del daño y cual no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación.**

**En esta última hipótesis, esto es, cuando la conducta reciproca del agente y de la víctima confluye en el quebranto, la reparación está sujeta a reducción conforme el 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 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 el 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 respecto 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 cual 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 fuera de texto).

De conformidad con el numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, el capitán es el responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo.

Conforme el numeral 1 del artículo arriba mencionado se tiene que es función y obligación del Capitán de una embarcación, garantizar su seguridad, teniendo en cuenta las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

Este despacho considera entonces que teniendo en cuenta que no se dan los presupuestos para hablar de caso fortuito o fuerza mayor, es procedente declarar responsable del abordaje, ocurrido el 12 de enero de 2021, a los señores Wilmar francisco Waitoto Gutiérrez y señor Rodrigo Vente García, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y nave sin identificación ni registro, respectivamente.

Aplicando las reglas de la sana crítica se colige que hubo falta de diligencia, cuidado y precaución para actuar por parte de ambos capitanes, ya que, si hubiesen tomado las decisiones correctas ante la amenaza de abordaje, se hubiese podido evitar el infortunio.

Demostrado está la responsabilidad en el abordaje objeto de esta investigación, de los señores Wilmar francisco Waitoto Gutiérrez y señor Rodrigo Vente García, al no prever todas las circunstancias que le eran exigibles como capitán de una nave, que dio lugar al abordaje, pues no tuvieron la diligencia para evitarlo.

No puede establecerse en el presente caso, la ocurrencia de una causal extraña como es el caso fortuito o fuerza mayor, como quiera que ésta consiste en un acontecimiento imprevisible e irresistible que impide a alguien cumplir cabalmente una obligación a su cargo. Por consiguiente, la ausencia de uno de estos requisitos elimina la estructuración de esta causal de exoneración, y visto está la conducta desplegada por los motoristas, reveladora de una actitud descuidada e imprudente, de las cuales no puede predicarse su diligencia y cuidado para exonerarse de responsabilidad.

Considera el despacho importante señalar que no obra constancia que acredite que el capitán de la nave sin identificación ni registro, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, máxime que durante la instrucción del proceso se le citó para que ejerciera su derecho de defensa sin embargo no acudió y no presentó excusa razonable, en la citación se hizo saber las consecuencias de la inasistencia, pero se hizo caso omiso, dando lugar a lo señalado en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984.

El artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984 señala lo siguiente:

“Artículo 38. Presunción de confesión. **La no comparecencia del citado, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión**... (Cursiva, negrilla y subraya del despacho).

Existen pruebas suficientes que demuestran que el siniestro marítimo de abordaje entre las naves BAHÍA MAR 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, fue la consecuencia de no mantener en todo momento una eficaz vigilancia visual, utilizando todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo del abordaje.

Lo anterior, demuestra que si existe nexo causal entre el daño causado y la conducta desarrollada por el capitán de la nave para la fecha de los hechos.

#### **FRENTE AL AVALÚO DE LOS DAÑOS:**

El perito designado para la investigación enuncia con respecto a este aspecto lo siguiente:

(...) Por parte de la Motonave Bahía Mar 3 no se reportaron daños en el casco. La embarcación “Sin Nombre” quedó con su proa hundida bajo la proa de la Motonave Bahía Mar 3, debido a sus menores dimensiones lo que le produjo que se rebozara y se hundiera junto con el motor YAMAHA de 15 HP. Se desconoce en qué estado quedó el casco.

Se adjunta la relación de elementos perdidos de la embarcación “sin nombre” presentados por la persona reclamante, a la empresa BAHIA MAR S.A.S por un monto de \$15.990.000; documento sin firma ni soportes y basado en lo manifestado por la persona afectada en el escrito de reclamación.

El valor reclamado por el motor YAMAHA 15 HP desconociendo su estado real es por \$5.500.000.

El valor reclamado por el casco fibra de vidrio de construcción artesanal es por \$5.000.000 También desconociendo el estado del mismo en el momento de la colisión. (...).



Por otro lado, es importante manifestar que, si bien se ha manifestado que dos personas que estaban a bordo de la nave sin identificación ni registro sufrieron lesiones, no obra en el expediente dictamen médico que determine la gravedad de las lesiones sufridas, razón por la cual este despacho se abstendrá de pronunciarse sobre estos daños.

Por otra parte, en diligencia de audiencia celebrada el 22 de junio de 2021 el señor señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, manifestó que entre la lancha sin nombre y la empresa llegaron a un acuerdo, lo cual es permitido pues es meramente patrimonial, sin embargo, no se allegó este documento.

Así las cosas, con respecto al avalúo de los daños se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro; las partes dentro de la investigación no aportaron documentos, facturas, comprobantes o cotizaciones que permitieran establecer de manera clara y cierta el avalúo de estos.

Al no obrar dentro del expediente prueba suficiente que permita evaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro marítimo, este despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior, no obsta para que el interesado adelante las respectivas acciones ante la jurisdicción ordinaria, teniendo como base los resultados de este fallo.

#### **FRENTE A LA VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE:**

El Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 48, exige que en las investigaciones por siniestro marítimo se impongan sanciones o multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a las normas de marina mercante o a los reglamentos que regulan las actividades marítimas, en consideración a lo anterior, este despacho encuentra lo siguiente:

En el presente caso se verificó que con la conducta desplegada por el señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461 capitán de la nave BAHÍA MAR 3, matrícula CP-01-2411-A, se configuró la violación a las siguientes normas de marina mercante:

Al momento de los hechos el proel se encontraba atendiendo los requerimientos del motorista sobre funcionamiento de los motores, a popa, así las cosas, le correspondía al capitán de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, verificar que el marinero proel a bordo de la nave, permaneciera siempre que realizara navegación, en la proa de la motonave, permitiéndole navegar de forma segura, evidenciando elementos, naves, etc., que puedan encontrarse sobre la línea de su ruta, evitando así abordajes como el investigado en el presente caso

El numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015, dispone que el capitán: *“Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo (...).”* (Cursiva fuera de texto).

Adicional a lo anterior, el código de comercio, en su artículo 1495, señala: *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave...” Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley...*” (Cursiva y subrayado fuera de texto).

El artículo 1503 del Código de Comercio expresa que la responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

De igual manera se considera que se contravino la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972), ya que no se tuvo una eficaz vigilancia visual y auditiva, para evaluar plenamente la situación y el riesgo del abordaje.

Por otro lado, el Código de Comercio en el artículo 1501, numeral 10 literal “e” establece como función y obligación del capitán de la nave:

*“Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran dentro de la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave;*

(...)

e) Abordaje, “, (Cursiva y subrayado fuera del texto)

Está debidamente probado que el capitán de la nave Bahía Mar 3 no presentó oportunamente protesta ante esta Capitanía de Puerto por los hechos que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo.

Las anteriores conductas constituyen una clara y flagrante violación a las normas que regulan la actividad marítima y de marina mercante colombiana.

La responsabilidad jurídica no surge de una imputación arbitraria sino del incumplimiento intencional o imprudencial de las normas jurídicas, porque éstas imponen deberes de conducta, generalmente puede atribuirse la responsabilidad jurídica a todo sujeto de derecho, tanto a las personas naturales como jurídicas, basta que el sujeto de derecho incumpla un deber de conducta señalado en el ordenamiento jurídico.

## **B. Respetto del capitán de la motonave sin identificación y sin matrícula:**

Del material probatorio obrante en el expediente contentivo de la investigación resuelta por el presente proveído, se encuentra que el señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la motonave sin identificación ni registro, incurrió en violación a las normas de marina mercante, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

El día 12 de enero de 2021, el señor Rodrigo Vente García, se encontraba a bordo una nave que no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima, y revisada la base de datos de gente de mar de la Dirección General Marítima se encontró que no registra licencia de navegación expedida a su nombre.

Es obligación del capitán como jefe de gobierno de la motonave, cumplir con las normas que regulan la actividad marítima, así se desprende de los artículos que se citan a continuación:

El numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015, dispone que el capitán: *“Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)”* (Cursiva fuera de texto).

Adicional a lo anterior, el Código de Comercio, en su artículo 1495, señala: *“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave...” Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley...* (Cursiva y subrayado fuera de texto).

El artículo 1503 del código de comercio expresa que la responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

Que corresponde al jefe de gobierno cumplir las leyes y demás normas y reglamentos que expida la autoridad marítima, en el cumplimiento de sus funciones y obligaciones como jefe de gobierno de la motonave, tal y como se desprende del artículo 1501, numeral 2 del código de comercio.

**Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán.** *Son funciones y obligaciones del capitán:*

*2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo; (...).*

Dentro de las normas, reglamentos, leyes etc., a las que debe dar cumplimiento el capitán de la motonave Sin Nombre, sin matrícula, se encuentran las siguientes disposiciones:

El artículo 84 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que las naves colombianas se individualizan por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.

Conforme a lo anterior, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 86 establece lo siguiente:

**Artículo 86. Matrícula, registro y control de naves:** *La Dirección General Marítima y Portuaria se registrará por lo estipulado en el Código de Comercio para efectos de matrícula, registro y control de naves.*

**Parágrafo:** *El número de matrícula de una nave o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente”.*

En consonancia con la norma transcrita, el Capitán de Puerto como representante de la Autoridad Marítima, es la persona legitimada para matricular todas las naves de su jurisdicción que pretendan navegar en aguas jurisdiccionales de la República de Colombia.

En concordancia con el artículo 86 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Código de Comercio colombiano en su artículo 1437, preceptúa lo siguiente:

**Artículo 1437. Nacionalidad de naves matriculadas en Colombia.** Toda nave matriculada en Colombia es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano.

*Las naves marítimas se matricularán en capitanía de puerto colombiano.*

*Las demás, como lo dispongan los respectivos reglamentos”.*

Como se puede observar en la norma anteriormente citada, toda nave colombiana debe ser matriculada en la Capitanía de Puerto que ejerza jurisdicción sobre el territorio donde vaya a efectuar la navegación la motonave a matricular.

El artículo **7.1.1.1.2.2** código 035 del Reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7 establece que constituye infracción o violación a las normas de marina mercante, relativa a la documentación de la nave y de la tripulación “Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima”.

Por lo anterior, se puede establecer que el capitán de la nave sin nombre, desconoció la normatividad establecida para tal fin y como consecuencia de esta conducta, incurrió en una clara violación de las normas de marina mercante relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, toda vez que se hizo a la mar en una embarcación que no se encontraba debidamente registrada ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, o en cualquier otra Capitanía del país y sin contar con licencia de navegación.

De igual forma y en concordancia con el aparte del estatuto mercantil previamente citado, la resolución 0520 en su artículo 1, numeral 3, inciso 2, literales a, f, preceptúan y establecen la siguiente definición:

**Artículo 1. Definiciones:** Para los efectos de la presente Resolución se adoptan las siguientes definiciones:

**3. Documentos pertinentes:** Entiéndase por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los evaluados o admitidos por la mismas, habiendo sido expedidos por una Actividad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo con la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.

*Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son.*

*a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.*

*f. Certificado de matrícula o en su defecto pasavante.*

La resolución 520 de 1999, se encuentra compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4 – Actividades Marítimas, parte 2, título I, sección 1.

Así las cosas, es importante anotar que, dentro del ordenamiento jurídico colombiano, encontramos normatividad vigente que reglamenta y relaciona los requisitos con los que debe cumplir la tripulación y una embarcación para que se considere apta para la navegación.

Frente a las licencias de navegación de la gente de mar, el Decreto Ley 2324 de 1984, establece lo siguiente:

**Artículo 131. Habilitación a inscripción del personal.** *Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, si no es habilitada por esta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria.*

En consonancia con lo anterior, el Decreto 1070 de 2015, establece lo siguiente:

**Artículo 2.4.1.1.2. Gente de mar.** *Entiéndase por Gente de Mar toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de Navegación, expedida por la Autoridad Marítima.*

(...)

**Artículo 2.4.1.1.2.11. Licencia de navegación.** *Licencia de Navegación es el documento que acredita la idoneidad del tripulante, para su desempeño a bordo, siendo obligatoria para todos y cada uno de ellos. Dicha Licencia Navegación expedida en virtud la Ley 35/81, reglamentada por el presente Capítulo, obligatoria para todos los tripulantes de naves dedicadas al transporte marítimo”.*

En concordancia con lo anterior el Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4 artículo 4.2.1.3.1.1., numeral 2 y numeral 1 literal a y b, establece que todas las naves deben mantener a bordo y vigentes, en todo momento, los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima u organización reconocida según sea el caso.

De igual manera se considera que se contravino la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972), ya que no se tuvo una eficaz vigilancia visual y auditiva, para evaluar plenamente la situación y el riesgo del abordaje.

Por otro lado, el Código de Comercio en el artículo 1501, numeral 10 literal “e” establece como función y obligación del capitán de la nave:

*“Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran dentro de la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave;*

(...)

e) Abordaje, “, (Cursiva y subrayado fuera del texto)

Está debidamente probado que el capitán de la nave sin nombre no presentó oportunamente protesta ante esta Capitanía de Puerto por los hechos que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo.

Las anteriores conductas constituyen una clara y flagrante violación a las normas que regulan la actividad marítima y de marina mercante colombiana.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través del servicio de firma electrónica. Identificador: ujTn R4N0 SKNK wuik VnnV kliv ABC=

De las pruebas aportadas tenemos que el señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la motonave sin identificación ni registro, ejerció actividad de navegación en una nave que no está matriculada ante la autoridad marítima y sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, contraviniendo las normas antes citadas.

Que en este caso se establece sin lugar a dudas que existe violación a la legislación marítima colombiana por cuanto el señor Rodrigo Vente García efectuó navegación en una nave sin matrícula, no cuenta con licencia de navegación, no presentó acta de protesta ante los hechos sucedidos y no tuvo una eficaz vigilancia visual y auditiva, para evaluar plenamente la situación y el riesgo del abordaje, contraviniendo normas de marina mercante tales como artículo 86 y 131 del Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 1501, numeral 10 literal “e” del Código de Comercio y la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972).

En cuanto a la responsabilidad del armador de la nave, en principio se tiene que la responsabilidad de este no surge por estar o no presente en el momento de la ocurrencia de los hechos, sino que le surge de la misma ley, como solidario responsable de las conductas desarrolladas por el capitán de la motonave.

El Código de Comercio en el artículo 1473 define al armador como aquella persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan, quien figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

La normatividad legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

De acuerdo con lo estipulado en los artículos 1478, numeral 2 y artículo 1479 del Código de Comercio el armador responde por las culpas que comete el capitán de la nave, mientras se desempeñe como jefe de gobierno, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño a su designación, la multa será impuesta de manera solidaria.

La solidaridad es una modalidad de las obligaciones, caracterizada por la existencia de sujetos múltiples que pueden exigir o deben cumplir la prestación en su integridad, sea por haberlo convenido así o porque la ley lo imponga.

Sin embargo, es importante señalar que por tratarse de una nave que no se encuentra matriculada ante la Autoridad Marítima, por lo tanto, no es claro para el despacho quien obra como propietario de la misma y dentro de la presente investigación no se hizo parte, tampoco se aportó documento que demostrara la propiedad, ni allegó documento que permitiera su individualización.

Para efectos de determinar la sanción a imponer como consecuencia de las conductas descritas anteriormente, se debe atender lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el Título V, el cual establece lo relacionado con las sanciones y multas sobrevinientes de cualquier infracción o intento de contravención a las normas del citado decreto.

Por su parte el artículo 80, literal d, ibídem, establece que las multas podrán ser desde un (01) salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos si se trata de personas jurídicas.

Para efectos de determinar el monto de la sanción a imponer al capitán de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, se tendrá en cuenta el tiempo de experiencia que tiene como gente de mar y capitán de la citada nave, que es una persona que ha cursado el respectivo curso de motorista costanero, que gracias a esa formación académica tiene conocimiento sobre la forma en que debe desempeñarse como capitán de una nave, debe conocer las funciones y obligaciones que le impone la ley, conoce sobre las funciones y el apoyo que debe brindarle el marinero de la nave mientras ejerza la actividad de la navegación, quien además se encuentra bajo sus instrucciones, y es una persona que realiza constantemente este tipo de navegación para la empresa con la cual se encuentra vinculado laboralmente.

Respecto del capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula, se atenderá lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, que establece en que pueden consistir las sanciones a que hubiera lugar por la violación o infracción a las normas de marina mercante.

De acuerdo con lo estipulado en la sentencia número C-591 del 14 de diciembre de 1993, proferida por la Honorable Corte Constitucional:

*“La relación que debe existir entre la falta cometida y la sanción a imponer es una cuestión que debe resolver en cada caso el juzgador. En esta tarea resulta obligado aplicar la pena consagrada en la ley de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad-que debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la ley (CP Art. 230) -es necesariamente individual”.*

Con el fin de dosificar y determinar la sanción a imponer al capitán de la nave Bahía Mar 3 y de la nave sin nombre, con fundamento en los principios de proporcionalidad y razonabilidad, se tendrá en cuenta que es la primera vez que el infractor comete este tipo de infracciones en aguas jurisdiccionales colombianas, razón por la cual no cuentan con antecedentes por este tipo de conductas u otras, lo que constituye una causal de atenuación, que debe ser atendida a la hora de aplicar la sanción.

Entonces, bajo los parámetros establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, para efectos de determinar el tipo de sanción a imponer al señor Rodrigo Vente García, capitán de la motonave Sin Nombre y sin matrícula y las observaciones anotadas anteriormente respecto de las conductas investigadas, se considera pertinente estimar la sanción en un “LLAMADO DE ATENCIÓN”.

Considerando importante exhortar al capitán de la nave Sin Nombre y sin matrícula, a que sea una persona vigilante y cumplidora de las normas que regulan la actividad marítima, realizando la actividad en una nave que se encuentre debidamente matriculada ante la Autoridad Marítima, que cuente con todos los elementos de seguridad, con licencia de navegación, que le permitan ejercer su actividad de forma segura, con el fin de preservar la seguridad y la vida humana en el mar y que situaciones como la analizada en la presente investigación no se vuelvan a presentar.

Respecto al señor Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez, capitán de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y con base a los parámetros establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 80, literal d, la sanción a imponer será la "MULTA", siendo pertinente estimarla en un (01) salario mínimo legal mensual vigente, conforme lo ya expuesto.

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad del armador de la motonave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, en principio se tiene que la responsabilidad de éste no surge por estar o no presente en el momento de la ocurrencia de los hechos, sino que le surge de la misma ley, como solidario responsable de las conductas desarrolladas por el capitán de la motonave.

El Código de Comercio en el artículo 1473 define al armador como aquella persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan, quien figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

La normatividad legal vigente contempla dentro de las atribuciones del armador la de impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje y responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.

De acuerdo con lo estipulado en Código de Comercio, artículos 1478, numeral 2 y 1479, el armador responde por las culpas que comete el capitán de la nave, mientras se desempeña como jefe de gobierno, inclusive en aquellos casos en que haya sido extraño a su designación, la multa será impuesta de manera solidaria.

La solidaridad es una modalidad de las obligaciones, caracterizada por la existencia de sujetos múltiples que pueden exigir o deben cumplir la prestación en su integridad, sea por haberlo convenido así o porque la ley lo imponga.

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en uso de sus facultades y en especial las que confiere el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27.

## RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar responsables por la ocurrencia el siniestro marítimo de abordaje entre las naves Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, acaecido el día 12 de enero de 2021, a los señores **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461 y Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, capitanes de las naves citadas, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Abstenerse de pronunciarse con respecto el Avalúo de los daños ocasionados por el Siniestro Marítimo – Abordaje entre las naves Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A y la embarcación sin nombre, acaecido el día 12 de enero de





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio web de la Dirección General Marítima - DIMAR, en el link: <http://www.dimar.gov.co>.  
Identificador: ujTm R4N0 SKNK wuik VnnV Klv ABC=

2021, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo.

### **ARTÍCULO TERCERO:**

Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, por contravenir lo dispuesto en el Código de Comercio artículo 1501, numeral 10 literal “e”, la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972) y en el Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36, de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído.

### **ARTÍCULO CUARTO:**

Imponer a título de sanción al señor **Wilmar Francisco Waitoto Gutiérrez**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.143.965.461, en calidad de capitán de la nave Bahía Mar 3, matrícula CP-01-2411-A, multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, que asciende a un valor de Novecientos Ocho Mil Quinientos Veintiséis Pesos moneda legal Colombiana (\$908.526,00), equivalentes a 25,022 Unidades de Valor Tributario (UVT), vigente para el año 2021, pagaderos en forma solidaria con la empresa Bahía Mar S.A.S., con Nit. 835002068-9, representada legalmente por quien haga sus veces, empresa propietaria de la citada motonave, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 268-84007-1, del Banco de Occidente, código de recaudo 022234, a nombre de la Dirección General Marítima – DIMAR, con Nit. 830.027.904-1, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído.

### **ARTÍCULO QUINTO:**

Declarar responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante colombiana, al señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la nave sin nombre y sin registro, por contravenir lo dispuesto en el en el Código de Comercio artículo 1501, numeral 10 literal “e”, la regla 5 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972), Decreto 1070 de 2015, en el artículo 2.4.1.1.2.36; Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 86 y en el reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7, artículo 7.1.1.1.2.2., código 035; de acuerdo con la parte considerativa del presente proveído.

### **ARTÍCULO SEXTO:**

Imponer a título de sanción al señor Rodrigo Vente García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.064.488.054, en calidad de capitán de la nave sin nombre y sin registro, un **LLAMADO DE ATENCIÓN** exhortándolo a que vigile y cumpla las normas que regulan la actividad marítima, efectuando la navegación en naves que se encuentren debidamente matriculadas ante la Autoridad Marítima y contando con la licencia de navegación correspondiente que



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica en el sitio web: [http://servicio.gub.uy/verificar\\_documento\\_electronico](http://servicio.gub.uy/verificar_documento_electronico)  
Identificador: ujTn R4N0 SKNK wuik VnnV kIIV ABC=

lo acredite como personal idóneo para desempeñarse en actividades marítimas, acuerdo lo establecido en los artículos 86 del Decreto Ley 2324 de 1984 y 1437 del Código de Comercio.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:**

No condenar en costas, ni en agencias en derecho.

**ARTÍCULO OCTAVO:**

Notificar del contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46.

**ARTÍCULO NOVENO :**

Contra el presente fallo proceden los recursos ordinarios de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54.

**Notifíquese y cúmplase.**

Capitán de Fragata **JAVIER ENRIQUE GÓMEZ TORRES**  
Capitán de Puerto de Buenaventura