

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 25 JUN. 2010

Procede el Despacho a resolver en consulta, el fallo de primera instancia del 25 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "EL PAISA", ocurrido el 26 de marzo de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado por el señor FREDDY SAAVEDRA CORTÉS, administrador de la motonave "EL PAISA", la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "EL PAISA", ocurrido el 26 de marzo de 2005.
2. El 29 de marzo de 2005, la Capitanía de Puerto de Buenaventura abrió investigación por siniestro marítimo y ordenó se practicaran todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 25 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia en el cual exoneró de responsabilidad al capitán, armador y tripulación de la motonave "EL PAISA", por los hechos ocurridos el 26 de marzo de 2005.
4. Al no interponerse recurso alguno en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA COMO FALLADOR DE PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos; aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, situados en su jurisdicción.

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 27 ibídem, el Capitán de Puerto de Buenaventura es competente por cuanto los hechos ocurrieron en su jurisdicción de

conformidad con los límites fijados por la Resolución número 825 de 1994, expedida por la Dirección General Marítima.

ACTUACIÓN

En desarrollo de la investigación se decretaron y practicaron las siguientes diligencias y medios probatorios:

DECLARACIONES

1. Rendidas el 31 de marzo de 2005 en audiencia pública, por los señores JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, JOSÉ DE LOS SANTOS VALENCIA CUERO, ALEX EBER CAICEDO QUIÑÓNEZ y HEBERTO ESTUPIÑÁN PADILLA, capitán, maquinista, ayudante de máquinas, maestro de cocina, respectivamente, de la motonave "EL PAISA", obrante a folios 45 a 52.
2. Rendida el 05 de abril de 2005 en audiencia pública, por el señor NAVAL RENÉ GARCÍA MARTÍNEZ, marinero de la motonave "EL PAISA", obrante a folios 53 a 55.
3. Rendida el 11 de abril de 2005 en audiencia pública, por el señor FREDDY SAAVEDRA CORTÉS, administrador de la motonave "EL PAISA", obrante a folios 73 a 75.
4. Rendida el 12 de abril de 2005 en audiencia pública, por la señora TULIA APARICIO, agente marítimo de la motonave "EL PAISA", obrante a folios 76 a 77.

DOCUMENTALES

1. Escrito presentado por el señor FREDDY SAAVEDRA CORTÉS, administrador de la motonave "EL PAISA", obrante a folio 3.
2. Copia simple del documento de zarpe, lista de tripulantes, certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible y de cilindros con gas, lista de rancho, autorización de embarque del personal de la motonave "EL PAISA", obrantes a folios 9 a 14.
3. Acta de Protesta del 29 de marzo de 2005, presentada por el señor JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, capitán de la motonave "EL PAISA", obrante a folio 15.
4. Copia simple de las denuncias presentadas por pérdida de documentos ante la Inspección de Comisiones Civiles de Buenaventura, obrante a folios 16 a 21.
5. Copia simple del certificado de matrícula, informe pericial, impronta de motores, certificado nacional de inspección anual, de inspección de equipo de radio comunicaciones, nacional de seguridad, de inspección de maquinaria, de casco, de equipo de salvamento, de equipo frigorífico, de material náutico de la motonave "EL PAISA", obrante a folios 22 a 37.

150
132

6. Copia simple del oficio N° 797 CP1-ASFJUR-510, del 28 de marzo de 2005, mediante el cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura, solicita activar el Comité Local para la Prevención y Atención de Desastres, por cuanto la motonave "EL PAISA", contaba con 7000 galones de diesel marino en el momento del siniestro marítimo de hundimiento, obrante a folio 38.
7. Copia simple del oficio N° 31200800107 DCCP-RAROPE-747, del 28 de febrero de 2008, del Centro de Contaminación del Pacífico, mediante el cual se informa que en su base de datos no reposa copia del boletín reporte meteorológico del 26 de marzo de 2005, obrante a folio 87.

PERICIALES

1. Informe de la inspección de buceo del 05 de abril de 2005, presentando por el perito marítimo en buceo y salvamento, Capitán de Corbeta de Infantería de Marina FREDDY ÁLVAREZ VELÁSQUEZ, obrante a folios 56 a 60, del que se puede extraer las siguientes conclusiones:

"La motonave se encuentra sumergida en las coordenadas 04°25'23" N 77°28'8.22" W, a una profundidad de 14,8 brazas (26,64 mt), en un fondo marino tipo lodoso, lo que de la estructura se pudo ver, aún se encuentra en buen estado.

No presenta filtraciones o fisuras en el casco, así mismo está ubicado en el fondo acostado, apoyado en el lado de estribor totalmente.

Se considera oportuno su reflotación y puesta en funcionamiento."

DECISIÓN

El 25 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, en el cual resolvió exonerar de responsabilidad al capitán, armador y tripulación de la motonave "EL PAISA", por considerar que el siniestro se debió a la existencia de una fuerza mayor o caso fortuito.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO COMO FALLADOR EN VÍA DE CONSULTA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 20029, procede este Despacho a resolver en vía de consulta, la investigación por el siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "EL PAISA", ocurrido el 26 de marzo de 2005.

El artículo 26 de la misma normatividad establece: *"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, 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: (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"*(Cursiva y negrilla fuera de texto).

Teniendo entonces claro lo anterior, encuentra pertinente esta Dirección con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984 para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

"Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (Arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º, del C.C.A." (Cursiva fuera de texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: Auto de 12 de febrero de 1990, Expediente núm. 047, Actor: Sermar Ltda, Consejero ponente doctor Simón Rodríguez Rodríguez; Auto de 14 de febrero de 1990, Expediente núm. 203, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero ponente Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto de 14 de marzo de 1990, Expediente núm. 521, Consejero ponente doctor Samuel Buitrago Hurtado; y auto de 9 de mayo de 1996, Expediente 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero ponente doctor Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

"Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo no les será

permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Con base en lo anterior la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, expone:

"- 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 vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

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

(...)

En concepto de esta Sala, el artículo 48 -Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(...)

- Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos, son extrañas al control de la jurisdicción contencioso administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

- En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

- La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria, pondría en riesgo la

seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios." (Cursiva fuera de texto)

Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- **Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales:** En el presente caso y tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con la materia de siniestros marítimos.
- **Que la Ley, también en forma expresa, determine las materias respecto de las cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales:** La Dirección General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar por siniestros marítimos.

Debe aclararse igualmente en ese sentido que el ejercicio de funciones jurisdiccionales en materias expresamente contenidas en la Ley, hace necesario igualmente el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto y analizando el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984 puede concluirse sin lugar a dudas que en el caso específico de los siniestros marítimos, existe tal procedimiento especial por más, que regula la materia específica - Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 -.

- **Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos:** Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.

Como puede entonces colegirse la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal, y por tanto sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va atado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser motivados, debiendo hacer la **declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados**, si es que a ello hubiere lugar y, **determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo**. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

132
134

Debe entenderse entonces que el pronunciamiento que exceda el marco citado produce el fenómeno jurídico de la incongruencia y adolece de nulidad, por sobrepasar la competencia que la ha sido asignada a la Dirección General Marítima.

EL CASO CONCRETO

Con fundamento en el acervo probatorio recaudado en la presente investigación, es claro que el 26 de marzo de 2005, la motonave "EL PAISA", de bandera Colombiana, con matrícula MC-01-0382, en el momento en que realizaba labores de pesca de arrastre, se hundió en la posición aproximada Latitud 4°25 N y Longitud 77°23 W, corregimiento de Orpua, municipio del bajo San Juan.

De acuerdo con el documento de zarpe N° 6717 del 23 de marzo de 2005, otorgado por la Capitanía de Puerto de Buenaventura a la motonave "EL PAISA", se pudo establecer que la motonave se encontraba al mando del señor JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, quien navegaba con una tripulación de seis hombres y un observador.

Sobre los hechos, el señor JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, en audiencia pública, manifestó que zarpó con buen tiempo a faena de pesca el 25 de marzo de 2005, a las 17:00 horas desde el muelle Bahía Cupica y al día siguiente a las 13:00 horas, a causa del mal tiempo que se presentó, la pluma de estribor cayó a babor, ocasionando el hundimiento de la motonave, debiendo la tripulación nadar hacia la playa.

Sobre las causas del siniestro, mencionó adicionalmente que se debió a que la pluma de estribor se fue a babor y añadió sobre las instrucciones impartidas en el momento en que ocurrió el siniestro, lo siguiente:

"(...) El barco perdió el equilibrio y empezamos a hacer maniobra para ver si enderezábamos el barco pero no fue posible, largamos los equipos de pesca y tampoco fue posible, el barco se fue en campana, es decir se volteó el barco.

Cuando ya no había nada más que hacer yo le dije a la gente que se pusieran los salvavidas y recogieran el zarpe y los documentos del barco".

Por su parte, el señor JOSÉ DE LOS SANTOS VALENCIA CUERO, en su condición de maquinista, en audiencia pública rendida el 31 de marzo de 2005, respecto a lo sucedido mencionó que zarparon desde el muelle Bahía Cupica, siendo su trayecto normal, hasta que sintieron que estaban enfangados, había mal tiempo y después el barco se hundió.

A su vez, los señores ALEX EBER CAICEDO QUIÑÓNEZ, HERBERTO ESTUPIÑÁN PADILLA y NAVAL RENÉ GARCÍA MARTÍNEZ, tripulantes a bordo de la nave siniestrada, manifestaron que la causa del hundimiento fue el mal tiempo que se presentó.

El Capitán de Puerto de Buenaventura, en primera instancia consideró que el siniestro de hundimiento de la motonave "EL PAISA", se debió a un hecho imprevisto, por lo cual exoneró de responsabilidad al capitán, armador y tripulación de la motonave "EL PAISA", por los hechos ocurridos el 26 de marzo de 2005.

No obstante, dentro del grado jurisdiccional de consulta, este despacho encuentra pertinente realizar el análisis de los siguientes elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad.

En primer lugar, es necesario indicar que en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que ésta debe realizarse con una razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes o posteriores al ejercicio de la operación.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente hubiera actuado la que se toma en cuenta, sino la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que pone en peligro latente a la sociedad.

En estos casos, sobre el agente a cargo 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, por fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de julio de 2005, reiteró:

"(...) Es oportuno comenzar por precisar que, como de antaño lo tiene definido esta Corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexa causal" (Cursiva fuera de texto)

Sobre los elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual, la jurisprudencia y la doctrina nacional distinguen los siguientes: a) *La inimputabilidad*, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en 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 el caso fortuito era imposible preverlo, pero igual si en algún momento, el acontecimiento era susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que aparezca, no genera caso fortuito. c) *La irresistibilidad*, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, que le prestó toda la diligencia y cuidado debidos para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

En virtud de lo anterior, pesa sobre el señor JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, como jefe supremo de gobierno y dirección de la motonave "EL PAISA", una presunción de culpa por el siniestro en el que se hundió la motonave "EL PAISA".

Ahora bien, respecto a la configuración del caso fortuito o fuerza mayor, pese a que no reposa dentro del mismo el reporte meteorológico para el día de los hechos, con

fundamento en las declaraciones de las personas que estuvieron presentes en el siniestro de la motonave "EL PAISA", se observa que existían buenas condiciones al momento del zarpe de la misma.

Así mismo, sus documentos de navegabilidad estaban vigentes y se encontraba apta para navegar, acorde con lo expuesto en el informe pericial de fecha 18 de noviembre de 1994 (folios 23 a 26).

No obstante, al día siguiente las condiciones se tornaron adversas, causando la ruptura de las líneas, soporte de una de las plumas para la pesca y posterior desequilibrio y hundimiento de la motonave.

Por consiguiente, acorde con lo expuesto por el Capitán de Puerto de Buenaventura en el fallo de primera instancia, los medios de prueba recaudados permiten establecer que el siniestro fue consecuencia de la imprevisible e irresistible caída de la pluma de estribor a babor, debido al cambio súbito e intempestivo de las condiciones meteorológicas.

Igualmente, es notorio que conforme lo consagrado en el artículo 1501 del Código de Comercio, el capitán de la motonave "EL PAISA" empleó la mayor diligencia, al ordenar a su tripulación hacer maniobras para equilibrarla, evitando su hundimiento, no siendo posible salvarla y debiendo abandonarla para salvar su vida y la de su tripulación.

En consecuencia, teniendo en cuenta que en el caso de estudio se configuran los elementos constitutivos de la fuerza mayor o caso fortuito, esta Dirección General procederá a confirmar el fallo de primera instancia, exonerando de responsabilidad al capitán de la motonave "EL PAISA", por el siniestro marítimo de hundimiento de la citada motonave, ocurrido el 26 de marzo de 2005, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

AVALÚO DE DAÑOS

Teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba suficiente que permita avaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, este despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto, y en consecuencia ordenará el reflotamiento de la motonave "EL PAISA".

Lo anterior, sin perjuicio de que si un tercero lo encuentra pertinente, adelante la respectiva acción ante la Jurisdicción Ordinaria, tomando como base la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En lo que se relaciona con la violación a normas de Marina Mercante, debe anotarse que como quiera que ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionadora de la administración establecida en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

1135
1133

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. ADICIONAR el fallo proferido en primera instancia el 25 de marzo de 2008, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en el sentido de ordenar al armador de la motonave "EL PAISA", el reflotamiento de la misma, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2º. CONFIRMAR los artículos restantes del fallo proferido en primera instancia el 25 de marzo de 2008, por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente fallo a los señores JOSÉ FRANKLIN VÉLEZ MORENO, en su condición de capitán de la motonave "EL PAISA", al igual que al señor FREDDY SAAVEDRA CORTÉS, armador de la citada nave y a las demás partes intervinientes en la investigación, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase, 125 JUN. 2010


Contraalmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo