

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C.,

12 DIC. 2012

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor ÁLVARO SUÁREZ RIASCOS, con T.P. No. 75.598 del C. S. de la J., apoderado de el señor FÉLIX MARÍA RIASCOS, capitán de la M/N "NUEVA ISLA", contra el fallo de primera instancia proferido el 27 de febrero de 2009 por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio ocurrido el 10 de enero de 2007, previo los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que la nave "NUEVA ISLA", naufragó el 10 de enero de 2007 a la altura del río Cajambre con ventidos (22) personas a bordo, pereciendo en el siniestro siete (7) de ellos.
2. Mediante auto del 15 de enero de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "NUEVA ISLA", ordenando la práctica de todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 27 de febrero de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió fallo de primera instancia declarando la responsabilidad del señor FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, en calidad de capitán de la motonave "NUEVA ISLA"
4. A su vez, sancionó al capitán de la nave "NUEVA ISLA" al pago de una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes en solidaridad con señor SEVERO RIASCOS URBANO, por la violación a las normas de Marina Mercante.
5. El propietario de la nave siniestrada en su nombre y representación interpuso contra el aludido fallo los recursos de reposición y apelación, al igual que el doctor ÁLVARO SUÁREZ RIASCOS, apoderado del capitán de la mencionada motonave.
6. El Capitán de Puerto de Buenaventura mediante providencia del 30 de abril de 2009, resolvió el recurso de reposición interpuesto por el doctor ÁLVARO SUAREZ RIASCOS, confirmando la decisión del 27 de febrero de 2009.
7. El Director General Marítimo mediante auto del 30 de abril de 2009, rechazó de plano el recurso de apelación interpuesto por el señor SEVERO RIASCOS URBANO, al no haber sido presentado por conducto de abogado como lo exige el artículo 63 del Código de Procedimiento Civil dentro de los procesos de naturaleza jurisdiccional.
8. Así mismo, mediante providencia del 26 de de abril de 2011, se admitió el recurso de apelación promovido por el abogado ÁLVARO SÚAREZ RIASCOS, quien actúa como abogado del señor FÉLIX MARÍA RIASCOS, motorista de la nave "NUEVA ISLA".

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984, el Capitán de Puerto de Buenaventura era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 38 a 41 del expediente, correspondientes a la decisión de primera instancia.

DECISIÓN

El 27 de febrero de 2009, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsable al señor FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, capitán de la nave "NUEVA ISLA" por el siniestro marítimo de naufragio.

Igualmente, lo condenó al pago de una suma equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes en solidaridad con el señor SEVERO RIASCOS URBANO, a título de sanción por la infracción de las normas de Marina Mercante.

RECURSO

El doctor ÁLVARO SUÁREZ RIASCOS apoderado especial del capitán de la motonave "NUEVA ISLA", interpuso dentro del término legal recurso de reposición y en subsidio el de apelación contra el fallo de primera instancia.

Mediante providencia del 30 de abril de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura, decidió no reponer el fallo del 27 de febrero de 2009, dando trámite al recurso de apelación ante el Director General Marítimo, para lo de su competencia.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

1. Expresa el recurrente que las dos visitas realizadas a la motonave por el Cuerpo de Guardacostas horas antes del naufragio a su juicio repercutió en el siniestro que dio origen al presente proceso, toda vez que ese hecho los obligó a interrumpir su travesía para detenerse en el estero de Mallorquín hasta las 17:00 horas esperando la nueva marea para seguir navegando, en la que la motonave "NUEVA ISLA" infortunadamente naufragó.
2. Indica además que la nave fue revisada en varias oportunidades, encontrándose los documentos y materiales al día, ya que de lo contrario los Oficiales de Guardacostas habrían impedido la continuidad de la travesía.

136

3. Manifiesta el abogado dentro del escrito de apelación que si bien es cierto existieron pérdidas humanas dentro del incidente marítimo, también lo es que los perjuicios materiales fueron de mayor proporción generándose un empobrecimiento económico por parte del dueño de la nave, ya que perdió su única fuente de ingreso.
4. Por último, indica que la conducta de las personas investigadas no se pueden enmarcar en el tipo penal colombiano como un hecho doloso o de mala fe ya que no es antijurídico porque no viola sin justa causa el interés jurídico tutelado por la Ley. Sino que responde a una circunstancia de fuerza mayor en vista de que el accionar de su representado no fue intencional, por lo que no se puede hablar de preterintencional porque el agente no quería la realización del infortunio.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para conocer en apelación las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

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

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207,

137

Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO

Previo a pronunciarse, el Despacho considera necesario señalar que por haberse ocasionado el siniestro en ejercicio de una actividad peligrosa, la presunción legal de responsabilidad recae exclusivamente sobre el agente que desarrolla dicha labor, es decir, para el caso sub examine el señor FÉLIX MARÍA RIASCOS, capitán de la M/N "NUEVA ISLA", es quien está llamado probar la existencia de una circunstancia eximente de responsabilidad como lo es el caso fortuito o la fuerza mayor fin de acreditar que el resultado no le es atribuible. Así lo ha expresado la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en sentencia del 5 de mayo de 1999, M.P. JORGE ANTONIO CASTILLO RUGELES, indicó:

"(...) la regla del artículo 2356 del Código Civil apareja una presunción de culpa en contra de quien causa perjuicios con ocasión de aquellas actividades cuya ejecución entraña peligros o riesgos para las personas del entorno, responsabilidad de la cual solamente se exonera cuando acredite que el daño sólo pudo tener por fuente cualquier suceso extraño, como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. (...)" (Cursiva fuera del texto)

Ahora bien, el apoderado del señor FÉLIX MARÍA RIASCOS, manifestó como primer planteamiento del recurso que las inspecciones realizadas a la nave por funcionarios de Guardacostas, redundaron en el resultado, toda vez que este hecho incidió en el retraso de la motonave dentro de su itinerario, lo que a su juicio causó que tuviera que esperar hasta las 17:00 horas a la altura del río Cajambre mientras subía la marea para poder navegar, momento en el cual las condiciones climáticas del océano produjeron el hundimiento de la nave.

En primer lugar, el Despacho encuentra que pese a lo afirmado por el patrón de la M/N "NUEVA ISLA", al indicar que durante su travesía los Oficiales del Cuerpo de Guardacostas realizaron visitas a la nave en dos oportunidades, dicha circunstancia no fue probado dentro del proceso.

Cabe indicar que el artículo 177 del C. P.C, señala:

"Carga de la prueba. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen." (Cursiva fuera del texto).

En consecuencia, al recurrente le correspondía soportar la carga de la prueba del hecho que pretende alegar, por lo que al no reposa en el expediente ningún medio de convicción que le permita a este Despacho concluir que en las mencionadas visitas se realizaron el mismo día del siniestro, por lo que el interesado debe soportar las consecuencias negativas de su inactividad, que es no darse por probada la circunstancia alegada.

1/10/09

137

En gracia de discusión, las mismas inspecciones que fueran señaladas por el capitán de la nave siniestrada, constituyen un hecho ajeno que no tendría ninguna incidencia en la causa del daño, en vista de que se desarrollaron en un contexto de tiempo y lugar distinto a las que se presentaron al momento del hundimiento de la nave.

En armonía con lo expuesto, la jurisprudencia se ha encargado de formular una serie de teorías que permiten identificar las causas que han contribuido de manera determinante en el hecho, siendo la más aceptada a nivel jurisprudencial la denominada "teoría de la casualidad adecuada", consistente en reconocer como fuente efectiva del daño la que con su intervención pueda esperarse los resultados dañinos, desplazando así las circunstancias accidentales que no tienen injerencia en su configuración.

Al respecto, en sentencia del 24 de abril de 2009, la Corte Suprema de Justicia, M.P. CÉSAR JULIO VALENCIA COPETE, señaló:

"No ha de perderse de vista que, como lo ha sostenido la Corporación, para 'determinar la relación de causalidad, cuando media pluralidad de hechos o de culpas', conforme al 'criterio de la causalidad adecuada tan sólo pueden estimarse efectos de una causa aquellos que según las reglas del sentido común y de la experiencia suelen ser su resultado normal'; es decir, no es suficiente "establecer la participación de distintos hechos o cosas en la producción del daño" sino que "es preciso determinar la idoneidad de la culpa o del riesgo... para producir normalmente el hecho dañoso", de tal forma que al ser 'analizadas en abstracto las circunstancias en que se produjo un daño, se determina en concreto cuál o cuáles de ellas, según el normal devenir de las cosas, fueron causa eficiente del daño, descartando aquellas que sólo favorecieron la producción del resultado o que eliminaron un obstáculo para el mismo'(G. J., t. CCXXII, pags. 294 y 295). (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Por lo tanto, lo señalado por el recurrente no encuentra el soporte necesario para desligarlo de su responsabilidad, razón por lo cual el argumento expuesto por el apelante debe ser desestimado por este Despacho.

En lo que respecta al segundo planteamiento, tal como se indicó, no existe ninguna prueba que permita demostrar la ocurrencia de las dos visitas efectuadas por los Oficiales de Guardacostas, no obstante debe precisarse que el abogado del capitán de la nave "NUEVA ISLA", no puede pretender trasladar la responsabilidad de su cliente a la administración, dado que por ministerio de la Ley se encuentra en cabeza del capitán la obligación de verificar que su nave se encuentre en óptimas condiciones para la navegabilidad, así se desprende de lo señalado por el numeral 1º del artículo 1501 del Código de Comercio que señala como función del capitán, la siguiente:

"Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;" (Cursiva fuera del texto).

Dentro del caso bajo estudio, este Despacho encuentra que el señor FÉLIX MARÍA RIASCO RIASCO, en calidad de capitán de la motonave "NUEVA ISLA", contrario a lo afirmado por su apoderado no tenía los documentos y las condiciones necesarias para emprender la travesía, tanto así que en diligencia del 16 de enero de 2007, al preguntársele

138

al señor SEVERO RIASCOS URNANO, armador de la motonave en mención, sobre la cantidad de personas que iban a bordo, respondió:

"Íbamos en total 22 personas" (Cursiva fuera del texto).

De la misma manera al referirse al tipo de carga que para el día de los hechos se transportaba en la nave, precisó:

"Iban 70 tambores de ACPM, de 55 galones cada uno y en abarotes iban por ahí unas ochenta arrobas de arroz y de lo demás no tengo datos exactos, lo que era cartones de aceite, cartones de sardina y cartones varios no se (sic) la cantidad. Además iban 20 sacos de cemento y unas seis (6) cabas (sic) de icopor con carnes y pollos fríos" (Cursiva fuera del texto).

Así mismo, referente a los implementos de seguridad, indicó:

"Llevábamos un extintor, un botiquín, dos remos, tres palancas, una ancla y como cinco chalecos. Radio no teníamos (...)" (Cursiva fuera del texto).

Por último, cuando se le interroga sobre la razón por la que ejercía la actividad de navegación en una nave que no se encontraba matriculada, precisó:

"Ya se habían comenzado a hacer las gestiones, ya había hablado con la agencia de Javier para pedir el perito y ya había solicitado el estupeficientes, ya había llegado, pero como estábamos en fiestas, las oficinas arrancas (sic) es después del 10 de enero, además esas cosas se hacen es por etapas" (Cursiva fuera del texto).

Con lo anterior se concluye que al momento del siniestro la nave "NUEVA ISLA" carecía de las condiciones mínimas de seguridad, ya que además de no contar con una certificación expedida por la Autoridad Marítima que acreditara su idoneidad para la labor náutica que desarrollaba, tanto así que no se encontraba matriculada, de la misma manera no disponía de los equipos de salvamento necesarios para la travesía emprendida, circunstancia que a todas luces riñe con los postulados de seguridad marítima y la protección de la vida humana en el mar.

Aunado a lo anterior, al momento del siniestro como se desprende de la declaración del señor SEVERO RIASCOS URNANO, la motonave transportaba productos volátiles como el ACPM y una gran cantidad de abarotes, configurándose una transgresión a las reglas de seguridad para la navegación, así como a la normatividad marítima que prohíbe expresamente el embarque de mercancías peligrosas, además del transporte de carga y pasajeros en forma conjunta, quedando de esta manera desvirtuado lo afirmado por el doctor ÁLVARO SUÁREZ RIASCOS, al señalar que los documentos y las condiciones de la nave "NUEVA ISLA" se encontraban al día.

Respecto a los perjuicios económicos sufridos por el FÉLIX MARÍA RIASCOS en el siniestro, es de indicar que dicho argumento no está llamado a prosperar, teniendo en cuenta que esta situación no constituye un eximente de responsabilidad dentro del régimen por actividades peligrosas como acontece en el presente caso.

Falco

En cuanto al último planteamiento expuesto por el recurrente, debe indicarse que la naturaleza de la responsabilidad que se analiza en el presente caso es de carácter civil concerniente a las actividades peligrosas el cual busca un fin resarcitorio a favor del particular afectado, y no el de tipo penal como lo enmarca el apelante, cuya jurisdicción busca la protección de los bienes de la sociedad tutelados por el legislador a través del ejercicio de la potestad punitiva del Estado.

Así mismo, es válido indicar la que la falta de intención en el resultado o la ausencia de culpa en el daño dentro de las actividades peligrosas no es causal de exoneración.

Así lo ha manifestado la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil en sentencia del 24 de agosto de 2009, en la cual señaló:

En todas estas hipótesis, es decir, presunción de responsabilidad, presunción de peligrosidad y presunción de culpa, la Corte, sin embargo, ha sido reiterada, uniforme y convergente, en cuanto a que la exoneración sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa." (cursiva y negrilla fuera de texto).

Lo anterior, permite endilgar responsabilidad al señor FÉLIX MARÍA RIASCOS, en su condición de capitán de la M/N "NUEVA ISLA", en el siniestro de naufragio, sin que se haya probado la concurrencia de alguna circunstancia eximente de responsabilidad como lo es el caso fortuito o la fuerza mayor, razón por la cual esta Dirección General mantendrá la decisión de primera instancia.

No obstante, es necesario aclarar el numeral primero del fallo del 27 de febrero de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en el que se declara que el siniestro marítimo hundimiento de la M/N "NUEVA ISLA", ocurrió con grado de culpa por parte del capitán de la nave en mención, entendiéndose este Despacho que conforme a los considerandos de la misma providencia, se hace alusión a que el siniestro fue originado por la responsabilidad del capitán, por lo cual se procederá a hacer la modificación en este sentido.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba 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 encuentra en la imposibilidad de establecerlos.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

VIOLACIÓN DE NORMAS DE MARINA MERCANTE

Referente a la violación a las normas de Marina Mercante, siguiendo el planteamiento de la parte motiva del siniestro, este Despacho encuentra que el señor FÉLIX MARÍA

RIASCOS, efectivamente quebrantó las normas marítimas nacionales conforme a las consideraciones expuestas en la providencia de primera instancia, no obstante se advierte que en la parte resolutive aun cuando se indica que el señor SEVERO RIASCO URBANO, también es responsable por la infracción a las disposiciones de Marina Mercante, en la parte motiva de la misma providencia no se especificó las razones que sustentan la declaratoria de responsabilidad, ni se precisa la calidad en la que actúa, razón por la que se entrará a modificar el numeral segundo del fallo de primera instancia frente a estos dos aspectos.

Por lo anterior, una vez valoradas las pruebas que reposa en el expediente observa que el señor SEVERO RIASCO URBANO, en calidad de armador de la M/N "NUEVA ISLA", entendiéndose que en virtud del artículo 1473 del Código de Comercio como la persona que 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, en consecuencia debió asegurarse que la nave contara con todos los implementos de salvamento y además debió ejercer la navegación en nave matriculada ante la Autoridad Marítima, razón por la que también se predica responsable en la violación a las normas de Marina Mercante.

Finalmente, en la providencia que es objeto de censura por el recurrente aun cuando impuso una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a los señores FÉLIX MARÍA RIASCOS y SEVERO RIASCOS URBANO, no especificó el valor concreto de la sanción. Por lo tanto, de conformidad con los lineamientos de conversión señalados en el numeral 7º de la Circular No. 29200803699 DIMAR del 9 de julio de 2008, para el presente caso la multa impuesta a los sancionados dentro del proceso corresponde a la suma de ONCE MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL PESOS M/CTE (\$ 11.334.000), por lo que se modificará el artículo tercero del la providencia de primera instancia en dicho sentido.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-MODIFICAR el artículo 1 del fallo de primera instancia, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 27 de febrero de 2009, el cual quedará así:

"DECLARAR la responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio ocurrido el 10 de enero de 2007, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, por parte del señor FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, identificado con cédula de ciudadanía No. 4.700.552 de López, (Cauca) en su condición de capitán de la nave "NUEVA ISLA", de conformidad con la parte resolutive del presente proveído."

ARTÍCULO 2º.-MODIFICAR el artículo segundo del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 27 de febrero de 2009, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, identificado con cédula de ciudadanía 4.700.552 de López, (Cauca) y al señor SEVERO RIASCOS URBANO, identificado con la cédula No. 16.467.365

CONTINUACION DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA LA PROVIDENCIA DEL 27 9
DE FEBRERO DE 2009, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA
INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "NUEVA ISLA".

de Buenaventura, en su condición de armador de la M/N "NUEVA ISLA"
respectivamente, por las razones expuestas en los considerandos de la presente decisión."

ARTÍCULO 3°.-MODIFICAR el artículo tercero del fallo de primera instancia proferido
por el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 27 de febrero de 2009, el cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción por la violación a las normas de Marina Mercante al
señor FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, identificado con cédula de ciudadanía 4.700.552
de López, (Cauca) y al señor SEVERO RIASCOS URBANO, identificado con la cédula No.
16.467.365 de Buenaventura, la suma de ONCE MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y
CUATRO MIL PESOS M/CTE (\$ 11.334.000), equivalentes a veinte (20) salarios mínimos
legales mensuales vigentes, por las razones expuestas en los considerandos de la presente
decisión."

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo del 27 de febrero de 2009,
proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 5°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de
Buenaventura el contenido del presente fallo a los señores SEVERO RIASCOS URBANO y
FÉLIX MARÍA RIASCOS RIASCOS, en su condición de armador y capitán de la nave
"NUEVA ISLA", al igual que al doctor ÁLVARO SUÁREZ RIASCO, en cumplimiento de
lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de
Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que una vez
quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal
Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

12 DIC. 2012



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ

Director General Marítimo