

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

Bogotá, D.C.,

19 SET. 2011

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta, el fallo de primera instancia del 30 de abril de 2009 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión de la motonave "Tassos N" de bandera chipriota contra el muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura - SPRBUN- el día 1 de marzo de 2006, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante denuncia presentada el 2 de marzo de 2006 por el señor Gilberto Asprilla Rivas, Gerente de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. -SPRBUN- la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de colisión de la motonave "Tassos N", de bandera chipriota ocurrido el día 1 de marzo de 2006 contra el muelle No. 10 de la aludida sociedad portuaria.
2. El 3 de marzo de 2006 el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de colisión, ordenando decretar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 30 de abril de 2009 el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual exoneró de responsabilidad del siniestro marítimo a los señores Ioannis Kareklas y Alberto Morales Bedoya, capitán y piloto práctico de la motonave "Tassos N", respectivamente.
4. Al no interponerse recurso 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 a lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA**

**JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º del artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, vigente para la fecha del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.



## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura practicó y allegó las pruebas listadas del folio 270 al 284 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## GARANTÍA

Mediante carta de garantía obrante del folio 110 al 111, la sociedad The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, a través de su corresponsal en Colombia Pandi de Colombia S.A., representada legalmente por el señor Carlos Álvarez, se comprometió a pagar hasta la suma de 50 mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por las posibles sanciones pecuniarias que puedan derivarse de la investigación que se adelanta con ocasión de los hechos ocurridos con la motonave "Tassos N".

## DECISIÓN

El 30 de abril de 2009 el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, declarando en el artículo 1º que el siniestro marítimo de colisión de la motonave "Tassos N" de bandera de Chipre, fue el resultado de una fuerza mayor o caso fortuito.

En el artículo 2º declaró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante; en el 3º exoneró de responsabilidad a los señores Ioannis Kareklas y Alberto Morales Bedoya, capitán y piloto práctico, respectivamente y en el 4º se abstuvo de evaluar los daños ocasionados por el siniestro marítimo.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º del artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta 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 las investigaciones por siniestros marítimos 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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO EN CONSULTA DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN DE LA MOTONAVE "TASSOS N". DE BANDERA CHIPRIOTA CONTRA EL MUELLE No. 10 DE LA SPRBUN, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA. 3

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 fuera de texto)*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

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

Además, dentro del procedimiento para investigaciones de accidentes o siniestros marítimos, establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 48 se dispone que:

*"CONTENIDO DE LOS FALLOS: Los fallos serán motivados, debiéndose hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violación a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas." (cursiva y subraya fuera de texto)*

#### CASO CONCRETO

Este Despacho considera pertinente pronunciarse sobre la existencia del siniestro marítimo.

El artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984 indica que: "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, y g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias". (cursiva y subraya fuera de texto)

Sobre la colisión con obras o estructuras fijas se hace necesario recordar lo que la doctrina dice al respecto, así:

*"(...) En Inglaterra no se establece distinción entre el abordaje entre buques y el ocurrido entre un buque y una obra fija, y este criterio se pretendió que prevaleciese en las discusiones de la Conferencia celebrada el 18 de septiembre al 8 de octubre de 1910, no siendo admitido por las demás representaciones. La responsabilidad de estos daños se halla regulada en la ley 'Harbour docks and piers clauses act 1847', la que exige para determinar la responsabilidad del capitán un acto o negligencia voluntarios o delictivos.*

*Se consideran estos casos como abordajes por la jurisprudencia de los Estados Unidos, y se admite la presunción de culpa en el buque, salvo que demuestre la existencia de fuerza mayor o de negligencia por parte de los encargados del funcionamiento de las instalaciones u obras con las que se debe maniobrar, como en el caso de un puente basculante".<sup>1</sup>* (cursiva fuera de texto)

Entre las actividades consideradas como peligrosas se encuentra la navegación marítima, ya que la misma necesita en su desempeño el empleo de un medio calificado como peligro. En este sentido lo consagra el artículo 2356 del Código Civil que al regular la responsabilidad por actividades peligrosas sólo exige que sea imputable el daño.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de junio de 2005, con ponencia del magistrado Pedro Octavio Munar Cadena, expresó:

*"Se ha dicho que la responsabilidad derivada del ejercicio de actividades peligrosas se encuentra por completo desligada de toda consideración sobre culpa o diligencia o prudencia de quien ocasiona el daño con fundamento en el principio ubi emolumentum ibi onus esse debet (donde esta la utilidad debe estar la carga) que hace responsable de los perjuicios a quienes crean situación de peligro. En este sentido correspondería a la demandada demostrar algunas de las causales eximentes de responsabilidad, cosa que no se verificó en este proceso".* (Cursiva fuera de texto).

Así las cosas, se tiene que en este régimen de responsabilidad se debe demostrar la existencia de tres elementos:

<sup>1</sup> FARIÑA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo III. Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes, Capítulo XV, Pág. 203 – 204, Bosch Casa Editorial, Madrid – España.

CONTINUACIÓN DEL FALLO EN CONSULTA DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN DE LA MOTONAVE "TASSOS N", DE BANDERA CHIPRIOTA CONTRA EL MUELLE No. 10 DE LA SPRBUN, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

5

1. Daño
2. Hecho generador del mismo
3. Nexo de causalidad

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia con ponencia del magistrado César Julio Valencia Copete, en sentencia del 24 de septiembre de 2009, manifestó:

*"Al unísono con la doctrina, la jurisprudencia ha expresado de manera reiterada y uniforme "que el nexo causal entre la conducta imputable al demandado y el efecto adverso que de ella se deriva para el demandante, debe estar debidamente acreditado porque el origen de la responsabilidad gravita precisamente en la atribución del hecho dañoso" a aquél, o sea, que "la responsabilidad supone la inequívoca atribución de la autoría de un hecho que tenga la eficacia causal suficiente para generar el resultado, pues si la incertidumbre recae sobre la existencia de esa fuerza motora del suceso, en tanto que se ignora cuál fue la verdadera causa cksencatit-fialite del fenómeno, no sería posible endilgar responsabilidad al demandado"; en compendio, "para que la pretensión de responsabilidad civil... sea próspera, el demandante debe acreditar, además del daño cuyo resarcimiento persigue, que tal resultado tuvo por causa directa y adecuada, aquella actividad imputable al demandado y de la que sobrevino la consecuencia lesiva, de lo cual se desprende que ausente la prueba de la relación de causalidad, las pretensiones estarían destinadas al fracaso.*

(...)

*Puntualmente por ello es que la Corporación, en la citada sentencia de 30 de abril de 2009, al poner en la mira 'la distribución de la carga probatoria en la responsabilidad de esta especie', enfatizó que como a la víctima le toca 'probar el perjuicio que padeció, el carácter defectuoso del producto y la relación de causalidad entre éste y aquél'..." (cursiva y subraya fuera de texto)*

En el caso concreto tenemos lo siguiente:

El dictamen pericial rendido por el señor Alfredo García Jiménez -folio 24- concluye:

*"Sin embargo revisada el área de la abolladura y al observar el casco desnudo de pintura se observa que la lámina está corroída y dicho proceso a (sic) tardado más varios días (sic), lo cual hace suponer que dicha abolladura producida por un fuerte golpe no es reciente y los restos de pintura encontrados se desprendieron como consecuencia de un leve golpe o de alguna intervención de un agente externo ya que con un mínimo esfuerzo se puede continuar retirando partes de la pintura..."*

(...)

**Área Externa:**

(...)

*En el mismo sector, pero 1.8 metros abajo se observan dos áreas sin cubrimiento de pintura ocasionadas posiblemente por un golpe el cual no causó daños ni abolladuras en el casco, dichas áreas descubiertas de pintura son recientes y no tienen rastro de óxido..."* (cursiva fuera de texto)

En declaración obrante del folio 75 al 77, el señor Ioannis Kareklas, capitán de la motonave "Tassos N", señaló:

*"(...) El piloto me informa que la nave ya paró y que está despejada (sic) del muelle. Esta información la obtuvo el piloto del capitán del remolcador "CHONTA", quien le informó que la motonave se detuvo, también mi primer oficial me informó porque él está mirando que la motonave no impactó porque si hubiera impactado hubiera generado algún sonido.*

*(...)*

*Cuando la motonave siguió girando el primer oficial escucha que el caucho de la defensa del muelle fue tocado por la proa de la motonave y que estaba en una situación normal en el momento del ataque porque la motonave debe tocar la defensa. El primer oficial escuchó el roce de la defensa. Después de que el primer oficial me informó que el buque había tocado la defensa del muelle informé al piloto, cuando la motonave haya sido descargada, el bulbo tendría que ser inspeccionado y por ésta razón di carta de protesta al piloto, porque no fue posible mirarlo en ese momento..."*

*(...)*

*Mi opinión, si la motonave toca el muelle o lo golpea tiene que mover (sic) y todo el mundo hubiera sentido. No es posible que el primer oficial que (sic) escuchara la fricción y no sintiera el golpe, él escuchó solamente en el lado de estribor por un momento." (Cursiva fuera de texto).*

Ante la pregunta hecha por el piloto sobre si estaba seguro de que la motonave no causó daños al muelle -folio 77- el capitán Kareklas respondió:

*"...Hasta la inspección hecha hasta ahora creo 100% el bulbo de la proa de babor está limpio. Si mi barco hubiera causado daño a las columnas No. 95, 100 y 105 yo respondo según las fotografías, porque nadie me ha llevado a mirar los daños. Si yo causo el daño en esta columna 105 mi bulbo se debe haber doblado, se debe haber dañado, debe haber dejado la pintura, pero después de la inspección hecha ayer con el perito, el bulbo está limpio, no hay toque. Para la columna No. 100, si mi bulbo hubiera impactado y la hubiera fracturado el bulbo tendría serios daños, pero mi bulbo está intacto por dentro y por fuera. Ahora por la columna 95, creo que mi bulbo hizo una fricción normal sin que causara ningún daño al bulbo, porque el bulbo por el estribor después de la inspección con el perito no encontró nada y un toque fue encontrado en el lado de estribor... (...) . Ahora yo [el capitán Kareklas] hago una pregunta al ingeniero de la Sociedad Portuaria: Cree usted que en cualquier accidente de fricción o de impacto entre una motonave y el muelle o entre dos carros, es posible después del contacto tener daños y la otra parte estar intacta (sic)..." (cursiva y frase entre corchetes fuera de texto).*

En su declaración -folio 78- el piloto práctico Alberto Morales señaló: *"Cuando el buque tocó el muelle, información que recibí del encargado de amarre y el capitán recibió del primer oficial en proa, ambos estuvimos de acuerdo en que el rozamiento había sido mínimo, sin consecuencia alguna tanto para el buque como para el muelle." (cursiva fuera de texto).*

El señor José Luis Amaya Vélez, capitán del remolcador "Titania", al preguntársele -folio 82- si notó que la motonave hubiera tenido contacto con el muelle 10, contestó: *"No, no noté, lo pánico (sic) fue que el buque dio máquina atrás y me ordenaron parar" (cursiva fuera de texto).*

El señor Gilberto Asprilla Rivas, Gerente de Operaciones de la Sociedad Portuaria de

*Dr*

CONTINUACIÓN DEL FALLO EN CONSULTA DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN DE LA MOTONAVE "TASSOS N", DE BANDERA CHIPRIOTA CONTRA EL MUELLE No. 10 DE LA SPRBUN, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

7

Buenaventura -folio 85- contestó que el señor Edinson Díaz "...me comentó los aspectos generales, que mientras la nave se aproximaba en su maniobra de atraque al girar a la altura del muelle 10, con la proa tocó el muelle o parte de la estructura del muelle a la abcisa de la abcisa (sic) de los 95 metros, pero que faltaba verificar qué tantos daños hubieran (sic) podido generar, lo cual se haría al día siguiente, e inmediatamente de acuerdo con nuestro procedimiento, procedió a informar a la Autoridad Marítima en el formulario dispuesto para ello..." (cursiva fuera de texto).

El señor Gennadiy Kiryeyev, primer oficial del buque "Tassos N" en su declaración -folio 83- expresó:

"No escuché nada cuando la motonave se detuvo, el remolcador que estaba en proa babor empujó luego la motonave empezó a girar y escuché el sonido del caucho de la defensa, cuando el barco estaba pasando por la defensa.  
(...)

El contacto fue bajo el agua y no era visible en ese momento. (...) Inmediatamente informé al capitán que había escuchado un sonido como de fricción en la defensa." (cursiva fuera de texto).

El perito Cristian Alexi Solano Vargas en su dictamen -folio 157- concluyó:

"2.3. DETERMINAR SI LOS DAÑOS SON RECIENTES O ANTIGUOS: Se pudo establecer mediante un chequeo del concreto expuesto que el daño es reciente debido a que las partículas de (sic) componen la pasta del concreto se encuentran limpias, sin impurezas producidas por caracolejo, hongos y lama que se pega al concreto cuando esta expuesto a la intemperie durante largos periodos, por lo que se procedió a tomar una muestra del concreto que se encuentra fisurado para que sea allegada dentro del proceso de la investigación." (cursiva fuera de texto).

En la aclaración del dictamen -folio 188- el aludido perito determinó:

"1. (...) es muy difícil determinar la fecha o el periodo exacto que tienen los daños sufridos en el área impactada, teniendo en cuenta que las condiciones extremas que se presentan en la región por salinidad, humedad y condensación, producen un deterioro inmediato a las estructuras que se han fisurado, considero que la mejor acción para determinar estos hechos son los informes que debe (sic) presentar los pilotos prácticos que dirigen la maniobra y los informes que debe entregar el personal de seguridad industrial de la Sociedad Portuaria, los cuales deben ser soportados con fotografías y avalados por el Capitán del Buque en el lugar y fecha de los hechos, de otra manera técnicamente es difícil determinar los factores de tiempo, modo o lugar de los hechos como se produjo el accidente y mucho menos determinar quién lo ocasionó." (cursiva fuera de texto).

El señor Jairo Orlando Suzunaga León, quien no pudo hacer inspección física de la motonave, en su dictamen pericial -folio 194- concluyó:

"1. LA CONDICIÓN DEL CASCO DE LA MOTONAVE "TASSONS N" (sic) DE BANDERA CHIPRIOTA, NO SUFRIÓ DAÑOS DURANTE LA MANIOBRA DE ATRAQUE EN EL

MUELLE NÚMERO 10 DE LA "SPRB". (sic)  
(...)

3. EN EL ACTA DE PROTESTA DEL CAPITÁN KAREKLAS IOANNIS (sic) NO PROTESTA POR DAÑO ALGUNO EN EL CASCO Y MENCIONA COMO ACCION POSTERIOR INSPECCION AL BULBO..

(...)

8. EN LAS DOS HOJAS DEL LIBRO DE BITÁCORA DE LA M/N "TASSOS (sic) (...) ...NO HAY ANOTACIONES CON RESPECTO AL CASCO EN GENERAL, PERO SE REGISTRA ESPECÍFICAMENTE A LAS 17:25 CONTACTO DEL BULBO CON EL MUELLE".

(...)

1) QUE EL CASCO NO SUFRIÓ DURANTE LA MANIOBRA Y QUE SUS CONDICIONES FÍSICAS EN EL ÁREA EN CUESTIÓN (BULBO) NO SUFRIÓ (sic) ALTERACIÓN ALGUNA. (Cursiva fuera de texto, mayúsculas sostenidas y resaltado en rojo en el texto)

Del folio 117 al 120 del expediente obra una certificación suscrita el 9 de marzo de 2006 por el señor Sergio Velásquez, Gerente de Ingeniería y Mantenimiento de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura -folio 120- en la cual se lee: "El ingeniero Miguel Murillo Mosquera, jefe de Mantenimiento, realizó todas las inspecciones a la infraestructura del muelle y pilotes, en la zona de los muelles 2-10 y 10-14, encontrándose que el muelle y pilotes, después de las revisiones oculares por el área de ingeniería y la Compañía de Seguros, no sufrió daños relevantes en sus estructuras. Es decir, que frente a la explosión de la bomba el comportamiento estructural del muelle fue muy bueno". (cursiva fuera de texto; subrayado y negrilla en el texto).

En virtud de lo anterior, debe concluirse que en el expediente no obra prueba de que el presunto daño hubiese sido causado por el buque "Tassos N" en la maniobra de atraque del 1 de marzo de 2006, ya que los dictámenes periciales no son concluyentes al respecto, ni tampoco obra prueba del estado anterior de las columnas No. 95, 100 y 105 del muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

A la investigación se allegó la aludida certificación suscrita por el Gerente de Ingeniería y Mantenimiento de la SPRBUN -folio 117 al 120- en la cual se dejó constancia de que los daños sufridos no fueron relevantes en relación con los que causó la detonación de un artefacto explosivo ocurrida en el área en el año 2005. Sin embargo, no existen pruebas que demuestren el estado del muelle o del mantenimiento periódico que se le hizo, después de ese percance. Tampoco se tiene claridad de si el mal estado de las estructuras es consecuencia o no de su deterioro normal.

Teniendo en cuenta que falta uno de los elementos de la responsabilidad, esto es, la prueba del nexo causal y, en consecuencia, no se puede endilgar responsabilidad extracontractual, por lo cual este Despacho se inhibirá de declarar la responsabilidad por



CONTINUACIÓN DEL FALLO EN CONSULTA DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN DE LA MOTONAVE "TASSOS N". DE BANDERA CHIPRIOTA CONTRA EL MUELLE No. 10 DE LA SPRBUN, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

9

los hechos ocurridos el 1 de marzo de 2006, en los cuales estuvo involucrada la motonave "Tassos N".

#### VIOLACIÓN DE NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Tampoco se encontró demostrado en el expediente quebranto alguno de las normas de la Marina Mercante.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 30 de abril de 2009, por las razones expuestas en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- INHIBIRSE** de declarar la responsabilidad por los hechos ocurridos el 1 de marzo de 2006 en los cuales estuvo involucrada la motonave "Tassos N", de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor Ioannis Kareklas, capitán de la motonave "Tassos N" a través de su apoderada la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, identificada con la cédula de ciudadanía número 21.067.904 de Usaquén, al señor Alberto Morales Bedoya, identificado con cédula de ciudadanía número 9.048.593 de Cartagena, en su calidad de piloto práctico y a los demás interesados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase,

19 SET. 2011

Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**  
Director General Marítimo