

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de las motonaves "LA ESPERANZA" y "SIN NOMBRE" causado presuntamente por una ola producida por el Remolcador BAHÍA MÁLAGA, ocurrido el 9 de octubre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicaciones presentadas los días 14 y 21 de octubre de 2008 por los señores OSCAR SINISTERRA RODALLEGA y JUAN GARCÍA ARBOLEDA, capitanes de las motonaves "LA ESPERANZA" y "SIN NOMBRE" consecutivamente, se pusieron en conocimiento los hechos relacionados con el presunto siniestro marítimo de naufragio de las referenciadas, ocurrido el 9 de octubre de esa misma anualidad.
2. El día 23 de octubre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura de la investigación mediante el cual ordenó la acumulación de las respectivas investigaciones y decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009 a través del cual declaró la responsabilidad por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de las motonaves "LA ESPERANZA" y "SIN NOMBRE", a los señores OSCAR SINISTERRA RODALLEGA y JUAN GARCÍA ARBOLEDA, capitanes de las referenciadas.

Asimismo, declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante a los citados sujetos, imponiéndoles a título de sanción la multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

Por último, el Capitán de Puerto estimó el avalúo de los daños ocasionados dentro de la investigación en Cinco Millones Sesenta Mil Cuatrocientos Ochenta y Cuatro Pesos (\$5.060.484).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

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 DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 111 al 118 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 20 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró la responsabilidad por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de las motonaves "LA ESPERANZA" y "SIN NOMBRE", a los señores OSCAR SINISTERRA RODALLEGA y JUAN GARCÍA ARBOLEDA, capitanes de las referenciadas.

Asimismo, declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante a los citados sujetos, imponiéndoles a título de sanción la multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

Por último, el Capitán de Puerto estimó el avalúo de los daños ocasionados dentro de la investigación en Cinco Millones Sesenta Mil Cuatrocientos Ochenta y Cuatro Pesos (\$5.060.484).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

109

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.

CASO CONCRETO

El día 9 de octubre de 2008, cuando la motonave "LA ESPERANZA" sin matrícula (Folio No. 3) iba pasando frente a la Sociedad Portuaria, el remolcador "BAHÍA MÁLAGA" que iba asistiendo a la motonave "AFRICAN" en la maniobra de cambio de muelle, presuntamente produjo una ola que ocasionó el volcamiento de la nave "LA ESPERANZA".

Dentro de este mismo contexto, el capitán de la motonave "SIN NOMBRE" puso en conocimiento los mismos hechos al Capitán de Puerto de Buenaventura, los cuales también ocasionaron el naufragio de su nave (Folio No. 16).

Con fundamento en los anteriores hechos, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura decretando diversos medios probatorios, entre ellos, declaración de parte, testimonial y documental.

El día 20 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró la responsabilidad por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de las motonaves "LA ESPERANZA" y "SIN NOMBRE", a los señores OSCAR SINISTERRA RODALLEGA y JUAN GARCÍA ARBOLEDA, capitanes de las referenciadas.

Asimismo, declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante a los citados sujetos, imponiéndoles a título de sanción la multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

Por último, el Capitán de Puerto estimó el avalúo de los daños ocasionados dentro de la investigación en Cinco Millones Sesenta Mil Cuatrocientos Ochenta y Cuatro Pesos (\$5.060.484).

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

- ✓ En primera medida, este Despacho se permite aclarar lo siguiente:

- El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran como siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.
- Atendiendo a dicha definición, a pesar de que el mencionado artículo consagra de manera enunciativa una lista de siniestros, se tiene que "el hundimiento" no se encuentra ahí referenciado.
- Ligado a ello, se contempla que en los convenios internacionales suscritos por Colombia, que se convierten en ley nacional a partir de su ratificación y los demás tratados internacionales no ratificados, no se encuentra el "hundimiento" como un siniestro marítimo.
- En virtud de ello, el numeral a.), del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra "el naufragio" como un siniestro marítimo. Entiéndase como naufragio: *"el caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"*¹ (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al no encontrarse representado el siniestro marítimo de "hundimiento" en el caso sub iudice, este Despacho preceptúa que la investigación que se debió adelantar por el Capitán de Puerto de Buenaventura fue el de naufragio y no el de hundimiento., por lo que se procederá a realizar la aclaración en la parte resolutive de esta decisión.

✓ En segunda medida, se hace preciso acotar que la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo que adelanta la Autoridad Marítima en virtud de lo establecido el Decreto Ley 2324 de 1984, debe ceñirse no solo a postulados de la citada normatividad, sino que al ser un juicio de *responsabilidad civil extracontractual*² deberá adecuarse a las normas del Código Civil y a las nuevas tendencias de la jurisprudencia nacional al respecto.

Ahora bien, el Decreto Ley 2324 de 1984 permite que sí en el transcurso de la respectiva investigación jurisdiccional la Autoridad infiere la violación a las Normas de la Marina Mercante deberá hacer la declaración de responsabilidad por ese concepto, imponiendo las sanciones a que haya lugar (Art 76 al 81, Ibídem).

Sin embargo, cada una de las declaraciones de responsabilidad (siniestro marítimo-violación a las normas de la Marina Mercante) es autónoma, por lo que no necesariamente deberán convergir, es decir, el hecho de ser declarado responsable por el siniestro marítimo (responsabilidad objetiva-actividad peligrosa) no implica haber violado las normas de la Marina Mercante o viceversa.

Teniendo claridad sobre la atribución y competencia de la Autoridad Marítima Nacional en materia de investigaciones, este Despacho entrará a comprobar el cumplimiento de los anteriores requisitos en relación con las pruebas practicadas.

De la declaración de parte del señor JUAN GARCÍA ARBOLEDA, propietario, armador y capitán de la motonave sin nombre, se puede extraer lo siguiente:

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

² Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004

435.

"..., El día jueves 9 de octubre de 2008 a las 7:00 o 7:15 veníamos juntas tres lanchas, dos cargadas y una vacía la cual venía amarrada de "LA ESPERANZA" cuando veníamos dando la pasada de la Armada hacia la Sociedad Portuaria, en ese momento salía el remolcador que la tocaba sacar un barco la ola primera que levantó fue muy alta como unos 40 cms, nos volteó, nosotros a unos 25 ó 30 centímetros de aguas muertas por eso no resistimos la ola y nos hundió, se hundió primero la otra lancha y después la mía y quedó a flote la que venía amarrada porque venía vacía..." (Folio No. 28) (Cursiva por fuera de texto).

Más adelante indicó:

"..., PREGUNTADO: Informe al despacho si o no usted posee licencia de navegación. CONTESTO: No tengo licencia. PREGUNTADO: Informe al despacho si o no tiene conocimiento que para tripular o comandar una embarcación (sic) se requiere tener permiso de la autoridad competente. CONTESTO: La mayoría de las canoas sí, pero las canoas de pesca de estero no tenemos necesidad de eso..., PREGUNTADO: Informe al despacho qué cantidad de madera transportaba CONTESTO: Aproximadamente 800 kilos de madera..., PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho de qué forma calcula usted la cantidad de carga que llevará a bordo? CONTESTO: Uno apenas le echa la madera que puede aguantar una ola de un motor 200 HP o de una ola de un barco que vaya a media velocidad..., PREGUNTADO: Informe al despacho los motivos por los cuales se encontraba efectuando navegación nocturna sin tener luces de navegación y en el canal navegable de acceso al puerto de Buenaventura. CONTESTO: Yo siempre he pasado por ahí y no he tenido riesgos de naufragar, además eso está muy claro a esa hora..., " (Folio No. 29) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

De otra parte, de la declaración del señor HERNÁN PAREDES AGUIRRE, capitán del remolcador "BAHÍA MÁLAGA", se puede esgrimir:

"..., A las 19:40 recibí un llamado del pila (sic) Montañó para asistirlo en la maniobra de zarpe de la motonave AFRICAN, salgo al muelle 8 con la velocidad de cinco nudos hasta llegar al muelle No. 12 donde se iba a realizar la maniobra de separación del muelle haciendo el giro del buque por costado de estribor del buque, la maniobra se realizó sin ninguna novedad, terminado la maniobra aseguro el remolcador en el muelle No. 12 con la idea de estar cerca del muelle 13 porque el buque zarpaba a las 23:00 horas a las 20:30 llega el señor OSCAR con un acompañante asegurando que el remolcador le había hundido su embarcación, cosa que a mí no me consta ya que no he visto nada.

"..., PREGUNTADO: Informe si tiene conocimiento cual cree que fueron las causas del accidente. CONTESTO: La verdad desconozco por no estar presente y desconocer fundamentos para ello por lo que escucho del señor llevaba sobrecargada su lancha y muy probablemente cualquier ola lo puedo haber hundido..." (Folio No. 8) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por su lado, el señor OSCAR SINISTERRA RODALLEGA, propietario y armador de la motonave "LA ESPERANZA" indicó:

"..., Yo venía de Aguadulce con una carga de madera colgada por fuera y amarrada con cabos y adentro también porque cuando no cabe al carga adentro se coloca afuera, andamos a canaleta iba para el barrio Santafé con esa madera..., cuando estaba al frente de la base junto a la boya ahí fracasamos, porque el remolcador entró a sacar el barco para afuera y entonces esa ola que produjo el remolcador cuando iba a recoger el buque fue la que produjo el hundimiento de la lancha..., PREGUNTADO: Informe al despacho que cantidad de madera transportaba. CONTESTO: Aproximadamente 800 metros cúbicos de madera, de 5x2 cada una u otras de 6 o 7 metros..." (Folio No. 7 r/v) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

1030

Al respecto, se hace necesario traer a colación algunos apartes de la jurisprudencia nacional³ con relación a la responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas, así:

"(....)" (a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero). (....)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Así mismo,⁴ 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 riesgos y peligros de cada una, determinando en la secuencia causativa, cuál es la relevante en cuanto determinante del daño y cuál no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación...."

En esta última hipótesis, esto es, cuando la conducta recíproca del agente y de la víctima confluye en el quebranto, la reparación está sujeta a reducción conforme al artículo 2357 del Código Civil y, en aquélla, 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 el 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 del 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 respeto 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 cuál 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 por fuera de texto).

Dentro de este contexto, se puede constatar que en primer lugar, la actividad marítima de navegación ejecutada por los capitanes de las motonaves citadas son *actividades peligrosas*; en segundo lugar, las condiciones y los riesgos de la actividad por más que implicaban peligros fue

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 25 de mayo de 2011 magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS, 24 de agosto de 2009.

108

desproporcional, dado que, se pudo demostrar dentro de la investigación la causa extraña -culpa exclusiva de la víctima-.

Dicha afirmación se comprueba en que las naves "SIN NOMBRE" y "LA ESPERANZA" no contaban con personal idóneo para emprender la travesía, a su vez navegaron en aguas de paso restringido (literal c, Regla 9^a del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (1972), aprobado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981), acrecentando así el riesgo de un presunto naufragio y en consecuencia un *abordaje*⁶.

Lo anterior, traduce el rompimiento del *nexo de causalidad* entre el hecho y el daño, lo que a la vez genera la exoneración de responsabilidad del capitán de la nave "BAHÍA MÁLAGA".

Así pues, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, realizando la respectiva aclaración en cuanto a la culpa se refiere y a la naturaleza del siniestro ocurrido, siendo que dentro del régimen objetivo la culpa no es cuestión de debate y el siniestro marítimo acaecido es el de naufragio.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Teniendo en cuenta que el valor de los daños consignado en el artículo sexto del fallo del 20 de noviembre de 2009, por la suma de CINCO MILLONES SESENTA MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS (\$5.060.484) no concuerda con las facturas aportadas por los capitanes de las naves "SIN NOMBRE" y "LA ESPERANZA" (Folios 17, 18 y 19), este Despacho con miras a determinar los mismos conforme a las pruebas obrantes⁷, procederá a realizar su tasación por el valor de DOS MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL PESOS (\$2.991.000).

Lo anterior, en virtud de lo establecido en el parágrafo único del artículo 58^o del Decreto Ley 2324 de 1984

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En cuanto a la declaración de responsabilidad y las sanciones impuestas por concepto de violación a las normas de la Marina Mercante, este Despacho procederá a confirmarlas.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1^o.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

⁵ "Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto".

⁶ Cabe aclarar que éste último no se concreto, sin embargo la norma citada puede ser utilizada como referente para la prevención de siniestros.

⁷ Artículo 1613 Código Civil. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA Sala de Casación Civil Magistrado Ponente: ARTURO SOLARTE RODRÍGUEZ Bogotá D.C., veintiséis (26) de agosto de dos mil once (2011).- Ref.: 05001-3103-016-2002-00007-01, el daño deber ser cierto, real y claro.

⁸ "Podrá aclararse, modificarse, revocarse o sustituirse íntegramente el fallo del a quo e inclusive pronunciarse sobre aspectos no decididos, en los fallos de segunda instancia en vía de apelación o consulta". (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

"Declarar responsables del siniestro marítimo de naufragio de las motonaves "SIN NOMBRE" y "LA ESPERANZA" a los señores JUAN GARCÍA ARBOLEDA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.302.614 de Mosquera y OSCAR SINISTERRA RODALLEGA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 2.499.912 de Mosquera, capitanes de las citadas naves, consecutivamente".

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo sexto del fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de esta decisión, el cual quedará así:

"Estimar el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo de naufragio en DOS MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL PESOS (\$2.991.000)".

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 4º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor JUAN GARCÍA ARBOLEDA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.302.614 de Mosquera, capitán de la motonave "SIN NOMBRE", al señor OSCAR SINISTERRA RODALLEGA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 2.499.912 de Mosquera, capitán de la motonave "LA ESPERANZA", al señor HERNÁN PAREDES AGUIRRE, capitán del remolcador "BAHÍA MÁLAGA"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6º.- 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 Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 19 NOV. 2013

Contralmirante ERNESTO DUBÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo

CAPITANÍA DEL PUERTO BUENAVENTURA

SECCION JURIDICA

NOTIFICACION PERSONAL. HOY 09 de Enero de 2014

se notifica personalmente de la presente providencia al Sr. Marco Antonio Precado

en su calidad de Rep. Coxeamar

El notificado: Marco A Precado

C.E. No.: 16495577 de: Alfaro

El secretario sustanciador: as 16/11/13

*Remiti hoy 5 de MARZO 14
cc. #16495577-4800*