

30 SET. 2013

292010101266
←

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del veinte (20) de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación jurisdiccional del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "QUEEN LEYSEL", de bandera colombiana, ocurrido el veinte (20) de diciembre de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 20 de diciembre de 2006, personal de la Fragata U.S.S. "RONEY V", al iniciar la maniobra de aproximación a la motonave pesquera "QUEEN LEYSEL" de bandera colombiana para inspeccionarla, al parecer, la propia tripulación la hundió, por lo que el personal de la Marina de Guerra de los Estados Unidos rescató a los náufragos, los cuales fueron entregados a los funcionarios de la Estación de Guardacostas de Tumaco.
2. El 21 de diciembre de 2006, el señor TF JHON ALEXANDER TORO, Comandante Operativo del ARC "BP-486" de la Estación de Guardacostas de Tumaco, puso a disposición de la Personera Municipal de Tumaco, el personal rescatado del hundimiento de la motonave pesquera "QUEEN LEYSEL" de bandera Colombiana.
3. El 22 de diciembre de 2006, el Capitán de Puerto de Tumaco ordenó la apertura de la investigación por siniestro y decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para aclarar los hechos.
4. El 6 de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco, declaró cerrada la investigación y corrió traslado a las partes para que presentaran alegatos de conclusión.
5. El veinte (20) de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco, profirió fallo de primera instancia.
6. El 10 de febrero de 2010, el señor JOSÉ PINEDA PEÑA, Capitán de la M/N "QUEEN LEYSEL", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia.
7. El 22 de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco, señaló que el recurso de reposición y en subsidio apelación fue presentado extemporáneamente. En consecuencia, dispuso enviar el expediente en consulta a la Dirección General Marítima, conforme a lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO

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

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, 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 Tumaco, practicó y allegó las pruebas inscritas en el fallo de primera instancia (folio 61 del expediente).

DECISIÓN:

El veinte (20) de agosto de dos mil nueve (2009), el Capitán de Puerto de Tumaco, profirió el fallo de primera instancia dentro de la investigación jurisdiccional del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "QUEEN LEYSEL", de bandera Colombiana, declarando la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, capitán, según hechos ocurridos el veinte (20) de diciembre de dos mil seis (2006) y se abstuvo de fijar el avalúo de los daños causados con el siniestro, dadas las consideraciones expuestas en la parte motiva de dicho fallo.

De igual manera, declaró la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, capitán, por violación de normas de Marina Mercante, y en consecuencia dispuso sancionar al precitado señor con suspensión de la licencia de navegación No. 5.358.739 expedida por la Dirección General Marítima, por el periodo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria de la citada providencia.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2°, 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 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, toda vez que la norma en cita prevé expresamente que los fallos de primera instancia, serán consultados al Director General Marítimo, cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que sea necesario escuchar a las partes interesadas.

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, 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

De acuerdo con el informe del 21 de diciembre de 2006, presentado por el señor TF JHON ALEXANDER TORO, Comandante Operativo del ARC "BP-486" de Guardacostas de Tumaco, el 20 de diciembre de 2006, el personal de la Fragata U.S.S. "RONEY V", de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, le informó que al iniciar la maniobra de aproximación a la motonave pesquera "QUEEN LEYSEL" de bandera Colombiana, identificada con la matrícula MC01-0486, para inspeccionarla, la propia tripulación la motonave la hundió en posición geográfica Latitud 01° 35'N, Longitud 82° 30'W, por lo que rescataron a ocho (8) personas que iban a bordo, los cuales fueron entregados a Guardacostas de Colombia, que posteriormente los puso a disposición de la Personera Municipal de Tumaco.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de Tumaco libró el auto del 22 de diciembre de 2006, mediante el cual ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio. Igualmente, decretó la práctica de las pruebas conducentes y pertinentes para aclarar los hechos.

Como se mencionó anteriormente, el veinte (20) de agosto de dos mil nueve (2009) el Capitán de Puerto de Tumaco, profirió el fallo de primera instancia dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de naufragio de la motonave pesquera "QUEEN LEYSEL", de bandera Colombiana, declarando la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, en su calidad de capitán de la nave, por los hechos ocurridos el veinte (20) de diciembre de dos mil seis (2006), absteniéndose de fijar el avalúo de los daños, por las consideraciones expuestas en la parte motiva de dicha providencia.

De igual manera, declaró la responsabilidad del señor JOSÉ PINEDA PEÑA, en su calidad de capitán de la motonave pesquera "QUEEN LEYSEL", de bandera Colombiana, por violación de normas de Marina Mercante, y en consecuencia dispuso sancionar al precitado señor con suspensión de la licencia de navegación No. 5.358.739 expedida por la Dirección General Marítima, por el periodo de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de ejecutoria de la citada providencia.

Así las cosas, el Despacho encuentra procedente examinar de manera integral el expediente, con el fin de analizar los aspectos sustanciales y procedimentales que sirvieron de sustento al Capitán de Puerto de Tumaco, para proferir fallo de primera instancia, así:

- El Capitán de Puerto de Tumaco le envió a las partes involucradas (Capitán y tripulantes de la motonave "QUEEN LEYSEL" de bandera colombiana), las citaciones mediante los oficios Nos. 001757, 001758, 001759, 001760, 001761, 001762, 001763 y 001764 del 22 de diciembre de 2006, con el fin de notificarles el contenido del auto de apertura de investigación donde se fijó la fecha para la primera audiencia -27 de diciembre de dicho año-. Sin embargo, no se observa que tales comunicaciones hayan sido en efecto tramitadas, pues no obra en el expediente constancia de la entrega personal o envío por correo certificado.
- El auto de apertura de investigación al no poder ser notificado personalmente fue comunicado por estado que permaneció fijado hasta el 26 de diciembre de 2006 (folio 22), conforme lo prevé el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, sin desconocer que el artículo en mención advierte que cualquier conducta que permita suponer el conocimiento de la práctica de la diligencia -primera audiencia-, excusará la necesidad de la notificación personal.
- Ulteriormente, se encuentra el oficio No. 12200900248 del 12 de febrero de 2009, con el cual el Capitán de Puerto de Tumaco, cita nuevamente a las partes para el 24 del mismo mes y año, a las 08:30 horas, con el fin de realizar la primera audiencia de trámite de la investigación No. 546 de 2006. Dicha comunicación fue difundida a través de la emisora MARINA STEREO de Tumaco en 4 avisos (folio 24).
- Mediante el Despacho Comisorio No. 045/2009 del 6 de marzo de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco, le solicitó al señor Capitán de Puerto de Buenaventura, escuchar en declaración al capitán y tripulación de la motonave "QUEEN LEYSEL", quienes posiblemente residen en Buenaventura, sin indicar sus direcciones.

- El 3 de junio de 2009, el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, escuchó en declaración al señor HORACIO AGUIRRE PEREA, quien aparecía en los registros de la entidad como propietario de la embarcación, pero éste en la audiencia manifestó que vendió la nave el 22 de agosto de 2005, suministrando copia del escrito de fecha 8 de noviembre de 2006 mediante el cual solicitó la expedición de la matrícula por cambio de dominio. Así mismo, aportó copia de la Escritura Pública No. 1406 del 29 de julio de 2005, despachada en la Notaría Primera de Buenaventura, donde quedó registrada la enajenación de la nave a nombre de ADELMO REINA BASTIDAS y MARÍA CRUZ SALAS.
- Al expediente se allegó como prueba, además: el oficio No. 626 del 21 de diciembre de 2006, enviado por el TF JHON ALEXANDER TORO, Comandante Operativo ARC "BP-486" de Guardacostas de Tumaco, a la señora Personera Municipal de Tumaco, poniendo a su disposición las personas que fueron rescatadas del naufragio; copia del pronóstico No. 353A expedido por el Centro de Control Contaminación del Pacífico, donde se exponen las condiciones océano-atmosféricas del 21 de diciembre de 2006; los reportes de las licencias de navegación de los señores: Jonny Javier Cuero Sinisterra, Edgar Paredes Vargas, José Pineda Peña, Alexander Valencia Cuero, Marcos Ronald Steven Ramos y Jhon Carlos Hurtado Minotta; los datos generales de la embarcación "Queen Leysel"; copia del certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible y copia del zarpe No. 92008 expedido a la motonave el 14 de diciembre de 2006.
- El 6 de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco, profirió auto declarando cerrada la investigación y corrió traslado a las partes por tres (3) días, para que presentaran alegatos de conclusión. Dicho proveído fue notificado por estado el 10 del mismo mes y año.
- Con oficio No. 12200901674 del 27 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco, le envió al señor Capitán de Puerto de Buenaventura un Despacho Comisorio, para notificar el fallo de primera instancia a los implicados, de tal manera que con oficio No. 11200905191 del 14 de diciembre de 2009, el comisionado citó al señor JOSÉ PINEA PEÑA, para efectos de la diligencia (folio 79). Al no presentarse el capitán de la nave el Capitán de Puerto de Buenaventura dispuso realizar la notificación por edicto, el cual fue fijado el 18 de diciembre de 2009 y desfijado el 24 del mismo mes y año.
- Mediante escrito del 10 de febrero de 2010, recibido en la Capitanía de Puerto de Tumaco el 11 del mismo mes y año, el señor JOSÉ PINEDA PEÑA, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo del 20 de agosto de 2009.
- Con auto 22 de febrero de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco, señaló que el recurso de reposición y en subsidio apelación antes referido fue presentado extemporáneamente, por lo tanto negó el recurso y dispuso enviar el expediente en consulta a la Dirección General Marítima en virtud de lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Es precisar además, que el señor Capitán de Puerto de Tumaco, sustentó el fallo de primera instancia, entre otras cosas, con base en lo expuesto por el TF JHON ALEXANDER TORO, Comandante Operativo ARC "BP-486" de Guardacostas de Tumaco, en el oficio No. 626 del 21 de diciembre de 2006, enviado a la señora Personera Municipal de Tumaco, donde se pone de manifiesto que el personal de la Fragata Norteamericana, informó que el pesquero de bandera Colombiana fue hundido por su propia tripulación en el momento en que lo iban a inspeccionar. Sobre el particular se anota, que la Capitanía de Puerto de Tumaco, no escuchó en declaración al Oficial de la Armada antes mencionado, para que corroborara lo pertinente y el oficio de la referencia es anterior al inicio de la presente investigación.

De igual manera, el Capitán de Puerto de Tumaco apoyó el fallo del 20 de agosto de 2009, con base en la teoría de los elementos constitutivos de la fuerza mayor o caso fortuito, concluyendo que ésta no se dio, ni tampoco se demostró la ausencia de culpa del capitán. Además, señaló que la motonave fue sabotada por el capitán y tripulación, pese a que el hecho era resistible. Tal consideración tampoco posee respaldo probatorio.

Adicionalmente, el fallador de primera instancia indicó que en el curso de la investigación ninguna de las partes interesadas demandó que se efectuara el avalúo de los daños, por lo tanto se abstuvo de realizarlo.

De otra parte, expuso que el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, exige que en las investigaciones por siniestros marítimos se impongan sanciones o multas si se comprobaren violaciones de normas de Marina Mercante o a los reglamentos que regulan las actividades marítimas. Para el caso particular trae a colación el numeral 8 del artículo 1501 del Código de Comercio, que trata de las obligaciones del capitán en lo que respecta a emplear todos los medios que estén a su alcance para salvar la nave. Igualmente, el artículo 1503 ibídem que prevé la responsabilidad del capitán ante el armador, especialmente en caso de daños sobrevenidos a los pasajeros, tripulación, nave y carga.

Así las cosas, el señor Capitán de Puerto de Tumaco estimó que el capitán del pesquero "QUEEN LEYSEL" de bandera colombiana vulneró las normas de Marina Mercante y por consiguiente, dispuso sancionarlo con suspensión de la licencia de navegación, por el término de 6 meses, en los términos del literal b) del artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dado lo precedente, esta Dirección colige que:

1. El señor JOSÉ PINEDA PEÑA hizo parte de las personas rescatadas con ocasión del accidente o siniestro marítimo de naufragio ocurrido al pesquero "QUEEN LEYSEL" el 20 de diciembre de 2006, por parte del personal de la fragata U.S.S. "RONEY V. DAVIDS" de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, que lo puso a disposición de los funcionarios de Guardacostas de Tumaco, junto con otros tripulantes.
2. El señor JOSÉ PINEDA PEÑA, en su calidad de Capitán del pesquero "QUEEN LEYSEL", de bandera colombiana, no fue notificado personalmente del auto de

apertura de investigación de siniestro marítimo, ni tampoco del auto de cierre de investigación, ni del fallo de primera instancia, por lo que la Capitanía de Puerto de Tumaco continuó la actuación sin su intervención, supliéndose la comunicación de los actos correspondientes a través de los demás mecanismos establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, esto es mediante notificación por estado o por edicto, según el caso.

En ese orden de ideas, el Capitán de la motonave no tuvo la oportunidad de ser escuchado en diligencia de declaración, de tal manera que el fallador de primera instancia pudo haber desconocido el artículo 29 de la Constitución Política, el cual dispone que toda persona tiene el derecho a la defensa y a la escogencia de un abogado en todas las actuaciones judiciales y administrativas, a presentar pruebas y controvertir las allegadas al proceso, presumiéndose su inocencia mientras no haya sido declarado judicialmente culpable.

3. Las pruebas allegadas al proceso fueron mínimas y no ofrecen claridad de lo sucedido, existiendo incertidumbre en cuanto a los hechos que se deben establecer en la investigación de siniestro, entre ellos: El estado del buque y sus equipos, libros de bitácora, órdenes de máquinas, certificados de matrícula, así como certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación.

Lo anterior incide en el contenido del fallo, particularmente en lo que respecta a la motivación, la declaración de culpabilidad y responsabilidad de las partes (armador y/o propietario, capitán y demás interesados) y el avalúo de daños.

De igual manera, afecta lo relacionado con las posibles infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante y la sanción a que hubiere lugar.

4. En cuanto a los aspectos procesales establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, es procedente traer a colación lo señalado por la ley, la jurisprudencia y la doctrina en relación a la carga de la prueba, así:

- El artículo 179 del Código de Procedimiento Civil, que trata de la prueba de oficio y a petición de parte, establece:

"(...) Las pruebas pueden ser decretadas a petición de parte, o de oficio cuando el magistrado o juez las considere útiles para la verificación de los hechos relacionados con las alegaciones de las partes (...)" (Subrayado y Cursiva por Fuera de Texto).

- El artículo 233 del Código de Procedimiento Civil, se refiere a la peritación en el siguiente sentido:

"(...) Con todo cuando el tribunal o el juez considere que el dictamen no es suficiente, ordenará de oficio la práctica de otro con distintos peritos, si se trata de una prueba necesaria para su decisión (...)" (Subrayado y Cursiva por Fuera de Texto).

- La Jurisprudencia sostiene:

"(...) En este puntual tema, la doctrina ha enseñado que para saber "con claridad qué debe entenderse por carga de la prueba, es indispensable distinguir los dos aspectos de la noción: 1) Por una parte, es una regla para el juzgador o regla de juicio, porque le indica cómo debe fallar cuando no encuentre la prueba de los hechos sobre los cuales debe basar su decisión, permitiéndolo hacerlo en el fondo y evitándole proferir un non liquen, esto es, una sentencia inhibitoria por falta de prueba que viene a ser sucedáneo de la prueba de tales hechos; 2) Por otro aspectos, es una regla de conducta para las partes, porque indirectamente les señala cuáles son los hechos que a cada una le interesa probar (a falta de prueba aducida oficiosamente o por la parte contraria), para que sean considerados como ciertos por el juez y sirvan de fundamento a sus pretensiones o excepciones" (...)"¹. (Cursiva y negrilla fuera de texto).

- La Doctrina reitera:

"(...) Esta figura contempla dos dimensiones procesales, la primera de ellas relacionada con la obligación del Juez en emitir una decisión de fondo (Art. 37 CPC), y la segunda con la conducta que deben adoptar las partes para probar los hechos que permitirán sacar adelante sus pretensiones (Art.177 CPC).

Se ha de precisar que la primera dimensión es imperativa para el juez (norma de orden público), por cuanto no se le está permitido emitir jurisprudencias inhibitorias. En cuanto a la segunda dimensión, es meramente facultativa, es decir un principio de auto responsabilidad de las partes, porque si bien la ley le otorga ese poder para aducir pruebas, las deja en libertad para no hacerlo, ya que nadie les puede exigir su observancia, a lo que si no se pueden sustraer las partes es a las consecuencias de su conducta probatoria frente a la carga de la prueba, por cuanto conforme a ésta, la decisión debe ser adversa para quien debía suministrarla y no lo hizo (...)" (Devis, Echandía,2002).

5. Corolario de lo anterior, en todo proceso sólo importan los hechos demostrados, y cuando el Juez no tiene pleno convencimiento de los mismos, debe hacer uso de los medios necesarios para llegar a la certeza de la verdad procesal y así dictar un fallo de fondo (con pruebas de oficio).

Es por ello, que para este Despacho no es admisible bajo ninguna circunstancia que el Capitán de Puerto de Tumaco haya dictado un fallo de fondo, sin que existieran pruebas suficientes.

6. El artículo 37 del Código de Procedimiento Civil, establece los deberes del Juez, entre ellos, dictar una sentencia de fondo.

¹ Corte Suprema de Justicia, Proceso No. 35.109. M.P. JULIO ENRIQUE SOCHA SALAMANCA, 17 de noviembre de 2010.

Así pues, se insiste en que la decisión por falta de pruebas debe ser de fondo, porque de aceptarse por dicho motivo la inhibitoria no sólo se desconocería el principio de cosa juzgada sino que se atendería contra los fines del proceso y de la administración de justicia (realización del derecho mediante la pronta, adecuada y definitiva solución de los litigios), ya que las actuaciones, contra toda economía procesal, podrían instaurarse en forma indefinida, de tal manera, que no es motivo suficiente emitir sentencias inhibitorias cuando se cuenta con los medios para proferir una decisión de fondo, pero en el caso sub judice éstas son escasas.

Ahora bien, si el Capitán de Puerto de Tumaco no contaba con las pruebas suficientes para emitir un fallo de fondo, debía haber ordenado el archivo de la correspondiente investigación.

7. Al existir una imposibilidad legal de este Despacho para reabrir la investigación y/o decretar pruebas de oficio en vía de Consulta, no es factible poder llegar al esclarecimiento de los hechos, por cuanto se debe emitir un fallo de plano (Art. 57 Decreto Ley 2324 de 1984).
8. Por último, este Despacho estima adecuado señalar los considerandos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, que consagra el contenido de los fallos, así:

"(...) Los fallos 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, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo impondrá las sanciones o multas que fueren del caso se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas (...)". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

En el caso objeto de estudio, el Capitán de Puerto de Tumaco no determinó el avalúo de los daños debido precisamente a la insuficiencia de pruebas, por ende se cae de su peso la violación de las normas de Marina Mercante imputadas al presunto responsable del hundimiento de la nave.

Así las cosas, esta Dirección al analizar el expediente en su totalidad, con fundamento en las reglas de la sana crítica, concluye que se debe revocar el fallo de primera instancia del 20 de agosto de 2006 y consecuentemente disponer el archivo del expediente.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el fallo de primera instancia del 20 de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de naufragio del pesquero "QUEEN LEYSEL" de bandera colombiana -matrícula No. MC-01-0486-, ocurrido el 20 de diciembre de 2006, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

ARTÍCULO 2º-ORDENAR el archivo de la investigación de primera instancia iniciada el veintidós (22) de diciembre de 2006, por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 3º-INSTAR al Capitán de Puerto de Tumaco, a que cuando no existan pruebas suficientes que constaten la ocurrencia de un siniestro marítimo y la declaración de responsabilidad que se origina del mismo, se tomen las medidas legales pertinentes y conducentes que permitan proferir un fallo de fondo, todo con miras al cabal cumplimiento de las funciones jurisdiccionales atribuidas por la ley a la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 4º- COMISIONAR al señor Capitán de Puerto de Buenaventura, para que notifique personalmente el contenido del presente fallo al señor JOSÉ PINEDA PEÑA, capitán de la MN "QUEEN LEYSEL" de bandera colombiana y a las demás partes interesadas, acorde con 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 Tumaco, para que envíe a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, lo pertinente para notificación. Así mismo, para que le dé cumplimiento a lo resuelto.

ARTÍCULO 6º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 SET. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo