

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 18012012003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el 11 de agosto de 2014, por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SOL DE LUNA" de bandera colombiana de matrícula No. CP-08-0900 y en consecuencia la muerte de una persona que se encontraba a bordo de la citada nave, por los hechos ocurridos el día 11 de julio de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 11 de julio de 2012, el Capitán de Puerto de Turbo de oficio decretó la apertura de investigación por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SOL DE LUNA" de bandera colombiana, debido a que conforme información suministrada por el señor JOSÉ BALLESTEROS, se tuvo conocimiento que a la altura de playona frente a Acandí, presuntamente por el mal tiempo citada nave naufragó y el Capitán de la nave que se encontraba a bordo desapareció.
2. En virtud de lo anterior, se ordenó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 11 de agosto de 2014, el Capitán de Puerto de Turbo emitió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio y en consecuencia la pérdida de una persona que estuvo a bordo, al Capitán de la nave señor ANIBAL SEÑA BARONA.

Así mismo, declaró no responsable por violación a las normas de Marina Mercante, a los señores ANIBAL SEÑA BARONA y NARCISO BLANCO PERTUZ, Capitán y Armador de la citada nave, respectivamente.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo remitió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

102

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

Del informe rendido por el Perito Marítimo FERNANDO JOSÉ PICO CÁRDENAS, (folios 26 y 27), indicó:

El sitio donde ocurrieron los hechos fue en el sector "La Playona" frente a Acandí en coordenadas Latitud 0829'412" N y Longitud 077° 12'885" W, bajo el mando del Capitán ANIBAL SEÑA BARONA (q.e.p.d), y cuatro tripulantes a bordo, los cuales corresponde a los nombres de ROQUE BLANCO NOEL, ARNALDO BERRIO PERTUZ, MILTÓN BARRIO ARGEL y BEATRIZ CARDONA ROJAS (ésta última no se encontraba relacionada en el zarpe).

Conforme informe pericial del 20 de diciembre de 2011, la nave cumplía con todos los requisitos mínimos para hacerse a la mar, no se pudo verificar por encontrarse a una profundidad de 34 metros de profundidad.

Las condiciones meteomarinadas del área a la hora que zarpó la nave 01:10 horas de la mañana (acuerdo información minuta puesto muelle de guardacostas), eran favorables para la navegación, pero horas más tarde en la zona aparecieron ráfagas fuertes de viento, cambiando esto las condiciones del mar.

El Capitán y sus tripulantes contaban con sus respectivas licencias de navegación.

De acuerdo con lo indagado por el personal que vio la motonave antes del siniestro y acuerdo la información suministrada por el personal del área de Acandí, la motonave posiblemente llevaba sobrepeso en la superestructura (techo de la motonave), una cantidad considerable de cajas de cerveza (más de 1000 cajas acuerdo información de la tripulación), para un evento en ese municipio, adicionalmente llevaba carga en todas las bodegas y en media cubierta esto sumado a una corriente de viento fuerte ayudó a desestabilizar la motonave quedándole imposible retomar su condición inicial, este tipo de unidades no cuenta con compartimientos estancos, lo cual dificulta la flotabilidad al momento de tener entrada de agua en grandes cantidades. Acuerdo información de la tripulación la motonave se ladeó y se fue así como empezó la entrada de agua y al no contar con compartimientos estancos fue hundiéndose poco a poco. La mercancía se recuperó parcialmente mientras que el Capitán de la embarcación no logró salir de la embarcación perdiendo la vida en el lugar.

La pérdida fue total de la motonave al quedar sumergida a 34 metros de profundidad aproximadamente, acuerdo información de los buzos que asistieron al evento.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Turbo.

Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SOL DE LUNA" de bandera colombiana, acaecido el día 11 de julio de 2012, cuando se encontraba navegando desde Turbo hasta Acandí y fue golpeada por un viento fuerte, el cual ocasionó que se volteara la nave. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

Así mismo, que como consecuencia del siniestro marítimo antes indicado se produjo la muerte del señor ANIBAL SEÑA, quien se encontraba a bordo de la citada nave, al respecto se precisa que el citado artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o 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 (...)" (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece^[2]:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)"

^[2] Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;
- (2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)* (cursiva fuera de texto).

Ahora bien, conforme a lo probado en el expediente se tiene que el día 11 de junio de 2012 cuando motonave "SOL DE LUNA" desarrollaba la singladura entre Turbo y Acandí naufragó y como consecuencia murió el señor ANIBAL SEÑA BARONA, quien se desempeñaba como Capitán, quien al volcarse la nave no logró salir con vida, así lo manifestó en el proceso el Perito Marítimo FERNANDO JOSÉ PICO CÁRDENAS, el Marinero MILTÓN ELIAS BARRIOS ARGEL, configurándose de esta manera el siniestro marítimo de pérdida de una persona que se encontraba a bordo.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El *a quo* exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "SOL DE LUNA" al señor ANIBAL SEÑA BARONA, Capitán de la citada nave, debido a que éste desapareció en el siniestro.

Sobre el siniestro acaecido el día 11 de junio de 2012 a la motonave "SOL DE LUNA" en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo y declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es menester del Despacho aclarar que se trató de un naufragio, tal como lo consagra el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones, por lo en adelante se entenderá que se trata de éste tipo de accidente.

3. Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

- En declaración rendida por el señor MILTÓN ELIAS BARRIOS ARGEL, Marinero de la motonave "SOL DE LUNA" (folios 9 al 11), quien relató los hechos de la siguiente manera:

"Nosotros íbamos navegando de aquí hacia Acandí y llegando Acandí me pegó un viento fuerte y ese viento fue el culpable de que se volteara la canoa, se hundió la canoa y no hay más nada, ya luego nos recogieron" (cursiva del Despacho).

Acerca de quién comandaba la nave en el momento del siniestro, informó: *"El señor ANIBAL SEÑA y yo lo estaba acompañando Milton"* (cursiva del Despacho).

Sobre si la tripulación usaba chalecos salvavidas, dijo: *"Nosotros no nos ponemos los chalecos los tenemos al lado pero no los usamos"* (cursiva del Despacho).

Referente a las razones por las que ocurrió el siniestro, informó: *"Fue el mal tiempo, eso era como forma de una manga, yo no había visto un viento así"* (cursiva del Despacho).

En relación con si falleció alguien durante el siniestro, informó: *"Solo el Capitán"* (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

En declaración rendida por el señor ROQUE BLANCOS NUEL, Marinero de la motonave "SOL DE LUNA" (folios 11 y 12), quien sobre el cargo que desempeña a bordo de la nave, dijo: "Motorista de la lancha, pero como yo vengo atrás de la parte del barco no me di cuenta sino cuando se vino la tormenta" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Relató los hechos de la siguiente manera: "Nosotros salimos a la una y ocho minutos salimos con destino Acandí pero llegando a la goleta se vino un tiempo malo y el capitán mandó a rebajar máquinas, no sé pero el tiempo cogió y nos volteó y de ahí salimos los cuatro marinos cogimos los chalecos y nos montamos arriba de la lancha y luego se hundió, como a los cinco minutos nos recogió una panga que nos llevó a tierra de Acandí" (cursiva del Despacho).

Acerca de quien estaba el mando de la nave en el momento del siniestro, dijo: "El Capitán y lo acompañaba el señor Milton" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Sobre las razones por las que ocurrió el siniestro informó: "La naturaleza, el fuerte viento, ya llegando a Acandí nos cogió ese viento" (cursiva del Despacho).

- En declaración rendida por el señor NARCIZO BLANCO PERTUZ, en calidad de Propietario de la motonave "SOL DE LUNA" (folios 19 y 20), relató los hechos de la siguiente manera:

"Lo único que sé es que el 17 de julio la lancha salía Turbo- Acandí con carga y en las horas de la mañana se presentó un tornado llegando a Acandí reportaron que la lancha se había hundido, de ahí el procedimiento para rescatar los marinos y la recuperación de la lancha, esta motonave estaba arrendada al señor FRANCISCO VILLEGAS, nada que ver con la lancha porque él era el que dependía de todo" (cursiva del Despacho).

Acerca de cada cuanto se le realizaba inspección al casco de la motonave "SOL DE LUNA", dijo: "Se le hacía mantenimiento general cada año, el resto eran ocasionales, como estibas, reparaciones del motor" (cursiva del Despacho).

- En declaración rendida por el señor FRANCISCO JOSÉ VILLEGAS LONDOÑO, en calidad de Armador de la motonave "SOL DE LUNA" (folios 22 al 24), relató los hechos así: "El 10 de julio pedimos zarpe porque el Capitán el señor JULIO JULIO no podía hacer el viaje ya que él era el Capitán permanente de la embarcación que por cuestiones de salud el médico le había dicho que descansara, cuando doña BLANCA me dijo que tocaba cambiar el zarpe porque el señor Julios no podía viajar me manifestaron que habían conseguido al Capitán ANIBAL SEÑA para que lo remplazara por ese viaje, doña Blanca me llamó a eso de las 3 de la tarde para que le entregara la licencia del señor Aníbal ya que no la habían llevado a la Agencia Marítima para tramitar el cambio del zarpe, cuando me encontré con el señor Aníbal le pregunté por la licencia, me presentó el permiso que tenía de Capitanía para ver si le daban permiso, a las 5:30 pm llegó el señor Aníbal con el permiso que le habían dado en Capitanía de Puerto y que ya estaba listo el zarpe, yo hablé con él y le dije que salían a la 1 de la mañana con destino a Acandí, a las 8:30 de la mañana me llamó el señor Fabio Ospina que la canoa no respondía y que estaba pegando un tiempo muy fuerte, como a

los 10 minutos me llamó que se había comunicado con ellos, y cuando preguntó que como iban me dijeron que iban bien y estaban ya casi en frente de Acandí, después se perdió toda comunicación, y a las 9:30 de la mañana me llamó el señor Fabio para comunicarme que la canoa había naufragado, y las ruta de pasajeros que venía de Acandí Turbo había recogido la tripulación, yo le pregunté que si estaban todos y me dijeron que faltaba el señor Capitán Aníbal Seña, de inmediato me desplazé hacia Acandí donde supuestamente había naufragado la canoa, a las 4 de la tarde llegué al lugar y encontré dos patrulleras de la Armada que estaban rondando el sitio para ver si encontraban la persona que faltaba, de inmediato me dirigí a Sapzurro a pedirle auxilio al Capitán del Quindío para ver si podíamos encontrar la canoa, el cual me dijo que no podían prestarme auxilio, que de pronto al otro día hacían un sobre paso donde yo creía que estaba la canoa, llegué a Capurganá y conseguí tres buzos para iniciar el día 12 la maniobra de rescate, en toda esta labor tuve acompañamiento de las dos patrulleras de la Armada, hice maniobras desde las 6 de la mañana y a las 3 de la tarde ubiqué la canoa, de inmediato ordené a los buzos que hicieran una inmersión para ubicar el cuerpo de ANIBAL, los cuales no encontraron nada, luego, por las corrientes del agua estuve buscando el cuerpo hasta las 7 de la noche, pero no se dio ningún resultado positivo, de ahí en adelante fueron como 8 días tratando de recuperar la embarcación e informé a todos los pescadores para que me ayudaran a buscar el cuerpo pero no se dio ninguna respuesta positiva, la información que recibí fue que una tromba de viento había pasado por la zona, de los cuales una embarcación "No hay como Dios" que venía también sufrió ese percance" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De las anteriores declaraciones se extracta que la motonave "SOL DE LUNA" al mando del señor ANIBAL SEÑA, quien murió como consecuencia del siniestro investigado se encontraba navegando desde Turbo hasta Acandí y un viento fuerte hizo que la nave se volteara, así mismo que las cuatro personas que se encontraban a bordo no se colocan los chalecos salvavidas, que los tienen pero no los usan y que el siniestro ocurrió debido a las condiciones meteomarinadas.

En igual sentido, que los mantenimientos generales a la nave se realizaban cada año, el resto eran ocasionales y reparaciones al motor.

De otro lado se tiene que, conforme lo dispone el artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984, durante la investigación de un siniestro marítimo se debe acreditar y verificar lo siguiente:

1. El lugar y hora del accidente.
2. La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
3. El estado del buque o buques y sus equipos.
4. Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
5. Los certificados de matrícula y patente de navegación.
6. Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios.
7. La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso.
8. El croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc., y
9. Los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc.

102

Según las pruebas allegadas al expediente los hechos ocurrieron el día 11 de julio de 2012 en el sector La Playona frente a Acandí, la nave zarpó a la 01:10 horas de la mañana conforme lo informado por el Perito FERNANDO JOSÉ RICO CÁRDENAS, siendo las condiciones de la motonave y meteoarinas favorables para la navegación, pero horas más tarde aparecieron ráfagas de fuertes vientos cambiando lo anterior.

La nave se encontraba clasificada para realizar transporte de carga, el Capitán de la nave y su tripulación contaban con idoneidad para desarrollar los cargos que desempeñaban a bordo, sin embargo, a bordo se encontraba la señora BEATRIZ CARDONA la cual no estaba relacionada en el zarpe, es decir que se encontraban transportando pasajeros sin estar autorizados para esta actividad.

Así mismo, conforme lo verificado por el Perito la nave llevaba sobrepeso en la superestructura (techo de la motonave) una cantidad considerable de cajas de cerveza (más de 1.000) para un evento de ese municipio, carga en todas las bodegas y en media cubierta aunado a las fuertes corrientes de viento provocaron que ocurrieran los siniestros marítimos que hoy nos ocupan.

En el caso sub judice se encuentra que el Capitán de Puerto de Turbo en la decisión de primera instancia concluye que ante los fuertes vientos que azotaron la nave se comprobó el elemento extraño que rompe el nexo de causalidad, por lo que se exoneró al Capitán de la nave por la ocurrencia del siniestro marítimo.

Respecto a lo anterior este Despacho no comparte tal decisión, por las razones siguientes:

- a. De acuerdo con la jurisprudencia nacional, el fin de la investigación de siniestro marítimo no es sólo determinar las normas transgredidas y sancionar por este hecho, **sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual** que le cabe a quienes intervienen en el accidente o **tiene tutela jurídica**, bien sean **el armador** y/o **el propietario**, situación que en este caso aplica respecto de este último, por mandado expreso del artículo 1479 del Código de Comercio, el cual prevé que *"Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, **el armador responderá por las culpas del capitán**"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De igual manera, la jurisprudencia ha indicado que la Dirección General Marítima **al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente** y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo **pone fin a la controversia** que existe, o puede existir **entre las partes** y por lo tanto, **esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria**, ya que una interpretación contraria, puede poner en riesgo la seguridad jurídica, y abre el espacio a fallos contradictorios.

Según las pruebas que obran en el expediente, analizados conforme las reglas de la sana crítica, para el Desocho es claro que hay culpa tanto del Capitán de la nave señor ANIBAL SEÑA BARONA (fallecido), como del Armador de la nave señor FRANCISCO JOSÉ VILLEGAS LONDOÑO.

Es de recordar, que de acuerdo con lo reglado en el artículo 1473 del Código de Comercio, el Armador es la persona natural o jurídica que apareja y pertrecha la nave a su propio nombre y por su propia cuenta y riesgo, percibiendo las utilidades que produce, pero también soporta la

responsabilidad que la afecta, en los términos de lo previsto en dicho Código, siendo tal responsabilidad solidaria.

En consecuencia, esta instancia procesal revocará el fallo del *a quo* conforme a lo reglado en el párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, sin que esta determinación viole el debido proceso o derecho de la defensa de la persona fallecida, por lo siguiente:

1) El artículo 29 de la Constitución Política establece que: *"El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso"* (cursiva fuera de texto).

2. El artículo 229 *ibídem* establece: *"Artículo 229. Se garantiza el derecho de toda persona para acceder a la administración de justicia. La ley indicará en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado"* (cursiva fuera de texto).

3. El párrafo del artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984 preceptúa que: *"Párrafo. Los Capitanes de la nave o naves que hayan sufrido siniestro o accidente, así como las partes interesadas o inculpadas, deberán ser representados conforme a los Capítulos IV y V del Título VI, Libro I del Código de Procedimiento Civil"* (cursiva fuera de texto).

4. El artículo 63 del Código de Procedimiento Civil, vigente para la fecha de los hechos y de la investigación, indica que: *"Las personas que hayan de comparecer al proceso deberán hacerlo por conducto de abogado inscrito, excepto en los casos en que la ley permite su intervención directa"* (cursiva fuera de texto).

En el caso bajo estudio se encuentra que el siniestro marítimo no ocurrió ante las condiciones meteomarinarias reinantes como lo dijo el fallador de primera instancia, sino que, ante el sobrepeso que la nave llevaba al embarcar en la superestructura (techo de la nave) más de mil (1.000) cajas de cerveza, para un evento del municipio, carga en todas las bodegas y en media cubierta, ante los fuertes vientos provocaron el naufragio de la motonave "SOL DE LUNA" y en consecuencia la muerte del Capitán de la nave, razón por la que se declarará la responsabilidad que soporta el Armador de la misma ante tal conducta siendo este el señor FRANCISCO JOSÉ VILLEGAS LONDOÑO.

De otra parte, es probable que se hayan presentado violaciones a las normas de Marina Mercante, pero el Despacho en este momento no entrará a realizar dichas conductas, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - caducidad de la facultad sancionatoria.

Es de recordar, que en el grado jurisdiccional de consulta de los fallos de primera instancia se surte ante el Director General Marítimo, cuando no se interpone el recurso de apelación. Además, no

12/2

existe la posibilidad jurídica de decretar y practicar pruebas, ni de escuchar a las partes interesadas, pues la decisión se toma de plano.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º- REVOCAR en su integridad la decisión de primera instancia emitida por el Capitán de Puerto de Turbo, el día 11 de agosto de 2014, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de naufragio y en consecuencia la muerte de una persona, en su defecto **DECLARAR** la responsabilidad civil extracontractual del señor FRANCISCO JOSÉ VILLEGAS LONDOÑO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.358.693 expedida en Tuluá, conforme, por los hechos antes mencionados de acuerdo a la parte motiva de la presente providencia.

ARTICULO 2º- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores NARCISO BLANCO PERTUZ y FRANCISCO JOSÉ VILLEGAS LONDOÑO, Propietario y Armador, respectivamente, de la motonave "SOL DE LUNA" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º-REMITIR al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

12 JUL 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo