

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C.,

28 FEB. 2013

282009106304

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del catorce (14) de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave R/R "OCEAN R", de bandera de Cook Islands-Nueva Zelanda, ocurrido el cuatro (04) de junio de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada por el señor HOLVIN LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán del remolcador "OCEAN R", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento que el día cuatro (04) de junio de 2007, la motonave citada, luego de partir del Puerto del Barranquilla con destino a Georgetown (Guyana) tuvo que arribar forzoseamente al Puerto de Santa Marta con ocasión a los problemas ocurridos en la vía del agua del casco, los cuales ocasionaron que se filtrara la misma al cuarto de máquinas.
2. El día once (11) de julio de 2007, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El catorce (14) de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el arribo forzoso realizado el día cuatro (04) de junio de 2007 por el remolcador "OCEAN R" fue LEGÍTIMO y ocurrió sin culpa y sin responsabilidad (sic) del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la citada nave.

No obstante, declaró que el capitán de la nave referenciada incurrió en violación a las Normas de la Marina Mercante, imponiendo a la vez a título de sanción la multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V.

4. Al no interponerse recurso 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 SANTA MARTA

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 Santa Marta.

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 Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 118 al 127 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

#### DECISIÓN

El catorce (14) de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el arribo forzoso realizado el día cuatro (04) de junio de 2007 por el remolcador "OCEAN R" fue LEGÍTIMO y ocurrió sin culpa y sin responsabilidad (sic) del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la citada nave.

No obstante, declaró que el capitán de la nave referenciada incurrió en violación a las Normas de la Marina Mercante, imponiendo a la vez a título de sanción la multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, 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).

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 conformidad con los hechos objeto de esta investigación y las pruebas obrantes en el expediente de rigor, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el presunto siniestro ocurrido el cuatro (04) de junio de 2007, las siguientes

- La motonave R/R "OCEAN R", de bandera de Cook Islands-Nueva Zelanda, partió del Puerto de Barranquilla el día dos (02) de junio de 2007 con destino al Puerto de Georgetown (Guyana), conforme al documento de zarpe obrante en el expediente (Folio No. 22).
- Ese mismo día, a eso de las 22:05 horas, el clima cambió fuertemente apareciendo fuertes corrientes, oleaje y una continua lluvia, las cuales dieron un bandazo enérgico al remolcador, ocasionando que el generador No. 1 se averiara (Declaración de Parte, Folio No. 9; Protesta, Folio No. 42)
- Aunado a ello, aproximadamente a las 22:00 horas, el jefe de máquinas comunicó que existía un agujero en el costado de babor, con vía de agua, lo que obligó a hacer un giro de retorno de 240° hacia la parte continental más cercana, la cual era Santa Marta (Folio No.9).

En concordancia con los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró que el arribo forzoso realizado el día cuatro (04) de junio de 2007 por el remolcador "OCEAN R" fue LEGÍTIMO y ocurrió sin culpa y sin responsabilidad (sic) del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la citada nave.

Al respecto, en virtud del parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos sustanciales y probatorios, determinantes para la no declaratoria de responsabilidad del siniestro.

En primera medida, se ha de mencionar por este Despacho que el siniestro marítimo de arribada forzosa se encuentra definido en el artículo 1540 del Código de Comercio así:

*"Llámesese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".* (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Aunado a ello, el artículo 1541 del mencionado código establece que: *"La arribada forzosa es legítima o ilegítima. La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima"* (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

En virtud de lo anterior, el hecho legalmente presumido (arribada forzosa ilegítima) se tendrá por cierto, pero admitirá prueba en contrario cuando la ley lo autorice (Art. 176 CPC). De igual manera, el artículo 66 del Código Civil indica: *"Se dice presumirse el hecho que se deduce de ciertos antecedentes o circunstancias conocidas. Si estos antecedentes o circunstancias que dan motivo a la presunción son determinados por la ley, la presunción se llama legal. Se permitirá probar la no existencia del hecho que legalmente se presume, aunque sean ciertos los antecedentes o circunstancias de que lo infiere la ley, a menos que la ley misma rechace expresamente esta prueba, supuestos los antecedentes o circunstancias"* (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo tanto, el sujeto de quien se presume la arribada forzosa ilegítima, en este caso el capitán de la motonave R/R "OCEAN R" deberá probar la no existencia de la misma, es decir que fue legítima, y de la única forma en que puede desvirtuarla es aduciendo mediante cualquier medio de prueba que dicha arribada fue necesaria, por haber mediado un caso fortuito inevitable.

De esta manera, es necesario que este Despacho entre a estudiar los medios probatorios empleados por el fallador de primera instancia, lo cuales lo condujeron a declarar que la arribada forzosa fue legítima.

En cuanto a ello, es pertinente señalar que el Capitán de Puerto de Santa Marta incurrió en diversos yerros al momento de decretar y valorar la prueba pericial (sic). En este sentido, se indica lo siguiente:

- El artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984 consagra que cuando sea necesaria la prueba pericial, el Capitán de Puerto hará la designación y les dará posesión. El dictamen será rendido en audiencia, en la cual las partes podrán pedir aclaraciones o formular objeciones.
- De igual manera, el 233 del Código de Procedimiento Civil como norma remisoria del Decreto Ley 2324 de 1984, establece la prueba pericial como aquel medio probatorio del que hacen uso las partes o el juez de oficio para determinar aquellos hechos que requieran conocimientos científicos o técnicos.
- Por lo tanto, el Decreto Ley 2324 de 1984 se remite en materia probatoria a las normas del Código de Procedimiento, de esta manera para que la prueba pueda ser valorada por el

juez requiere que cumpla con cada uno de los pasos, requisitos y principios señalados en la ley.

- En cuanto a ello, este Despacho constata que el fallador incurrió en error al homologar el reporte de inspección (documento) presentado por el Perito Francisco Camargo (Folio No. 14) con el dictamen pericial.
- Se ha de precisar que la prueba pericial requiere el cumplimiento de las siguientes formalidades, entre otras: a. Exige la posesión del perito (Art. 9 y 236 del CPC); b. El cargo de perito (auxiliar de justicia) es de obligatorio cumplimiento so pena de ser excluido de la lista (Art. 9 CPC); c. El traslado del dictamen es susceptible de aclaración, complementación u objetarlo por error grave (Art. 238 CPC).
- Por lo tanto, si el dictamen pericial decretado por el Capitán de Puerto de Santa Marta no fue presentado por el perito en el término señalado, no debía emitir un auto donde prescindía de dicha prueba (Folio No 107), cuando era necesaria para esclarecer los hechos objeto de investigación, y mucho menos homologar un documento con el dictamen, cuando en su esencia son diferentes. La solución tuvo que haber sido la designación de otro perito, tal y como lo permite la ley en aquellos casos en que el dictamen no sea presentado en el término indicado (Art. 233 y 237 CC).
- De igual manera, dicho documento presentado por el perito no contiene los puntos determinados con ocasión al decreto de la prueba pericial, verbigracia, avalúo de los daños, y averías, circunstancias en las cuales se produjo la arribada, entre otros.
- Así pues, la alternativa del Capitán de Puerto de Santa Marta, considerando que la prueba pericial era necesaria (aspectos técnicos y náuticos del remolcador), era la de nombrar otro perito y cumplir con cada uno de los pasos que se requieren para dicha prueba, y no homologarla con otra que tiene sus propias directrices.

Por lo anterior, al constatarse que dicha irregularidad no se impugnó oportunamente por medio de los recursos establecidos en la ley, se tendrá por subsanada (Art. 144 CPC).

De otra parte, tomando la declaración de parte del capitán del remolcador, se esgrime:

- Cuando el remolcador partió del Puerto de Barranquilla el día 2 de junio de 2007, salió en buenas condiciones, sin embargo a las 22:05 horas de ese mismo día comenzó a cambiar el tiempo, causado fuertes olas y ráfagas de viento, que causaron un agujero en el costado de babor, donde comenzó a entrarse el agua (Folio No. 9).
- Al momento en que se presentaron las mencionadas averías, el puerto más cercano era el de Santa Marta.
- El arribo a dicho puerto se da por el mal tiempo, se tenían problemas en las bombas de achique, el generador número 1º y el sistema eléctrico para el manejo del timón, es decir el sistema de gobierno (Folio No. 9).

- El capitán del remolcador se comunicó con la Sociedad Portuaria de Santa Marta solicitando auxilio y entrada a dicho puerto, la Estación de Guardacostas respondió y lo dirigió hasta llegar a la orilla (Folio No.9).
- De igual forma, se denota que el capitán actuó con diligencia (numeral 1º, art. 1501 C.Co), debido que antes de partir del Puerto de Barranquilla se cercioró de que la nave estuviera en buenas condiciones de navegabilidad haciendo las reparaciones a lugar (Folio No.9).

De las consideraciones mencionadas, se deduce que las fallas en la vía de agua del remolcador (Folio No. 15), fueron las que obligaron al capitán a desviarse al puerto más cercano, por cuanto no fueron previsibles por la tripulación, probándose así un caso fortuito.

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento.*

*..., Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l]a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).*

En cuanto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expreso lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>1</sup> (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).*

Por lo tanto, se puede entrever que la causa eficiente que motivó al capitán de la motonave a desviarse al Puerto de Santa Marta, fueron precisamente circunstancias imprevisibles e irresistibles, ostensibles en las declaraciones y demás pruebas documentales que confirman tales eventualidades.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

Por otra parte, es loable señalar que la navegación por sí misma es una actividad considerada por la jurisprudencia Colombiana como peligrosa, dado que la misma necesita en su desempeño del empleo de un medio (la nave) calificado como peligroso; además, del comportamiento de la persona que la ejecuta, lo que exige que se adopten precauciones para evitar que la cosa potencialmente peligrosa cause efectivamente un daño, ya sea al medio marino o a la vida humana en el mar.

En virtud de la anterior premisa, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009<sup>2</sup>, que alude a dicho artículo, 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).*

De esta manera, y en congruencia con los postulados del Código de Procedimiento Civil (Art. 176), se tiene que el Capitán de la nave pudo desvirtuar (declaración de parte, prueba documental) el hecho legalmente presumido, es decir, la ilegitimidad de la arribada forzosa (Art. 1541 Código de Comercio), aduciendo una causa extraña de caso fortuito o fuerza mayor.

En cuanto a la solicitud incoada por el Administrador del Edificio San Fernando, relacionada con el retiro, reubicación y el presunto abandono del remolcador "OCEAN R" por parte de la tripulación, es pertinente señalar por este Despacho que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante sentencia No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, consejero ponente Gustavo Aponte Santos, señala:

*"(...) Sí el buque abandonado es de bandera extranjera, se debe, en opinión de la Sala, siguiendo las reglas internacionales sobre la materia, poner los hechos en conocimiento del Estado Bandera del buque (...).*

*"(...) En la investigación respectiva se debe vincular al armador, al fletador, agente marítimo y al capitán del buque abandonado y, demás responsables jurídicos, con el fin de conminarlos al retiro del mismo (...).*"

<sup>2</sup>Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Námán Vargas, 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

Ahora, si bien la Capitanía de Puerto de Santa Marta conminó al agente marítimo a retirar el remolcador, se denota que éste ha hecho caso omiso a tal solicitud. Por lo tanto, este Despacho estima conveniente que en el caso de que la motonave siga abandonada en dicho puerto, se oficie al estado bandera de la nave con el fin de que éste requiera al propietario o dueño de la misma a que sean retirados los restos de aquella, y así poder evitar la contaminación que se pudiera causar al medio ambiente.

Por otra parte, se deja constancia por este Despacho que las demás actuaciones de tipo penal iniciadas por las partes son ajenas a ésta jurisdicción, por lo que la Autoridad Marítima sólo se referirá a aquellos asuntos que se encuentran en su órbita de competencia (Decreto Ley 2324 de 1984)

En conclusión, con ocasión al siniestro marítimo de arribada forzosa, este Despacho preceptúa y reafirma el fallo de primera instancia en cuanto a que la arribada forzosa fue legítima y no existió actuación negligente del capitán que infiriera su culpabilidad en el siniestro de arribada forzosa.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

De igual forma, se denota ausencia de intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, lo que implica que este Despacho se abstenga de pronunciarse al respecto.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Frente a la infracción de las normas de la Marina Mercante, este Despacho encuentra mérito suficiente que colija violación a las mismas por el Capitán de la nave "OCEAN R", en cuanto el indicado no contaba con los libros de navegación, registros de navegación, tomas de combustible, entre otros (Art. 1500 C.Co). Dicha apreciación se denota en la declaración del jefe de máquinas de la citada nave (Folio No. 11).

Sin embargo, se debe precisar que la responsabilidad es de tipo personal, es decir se predica de la persona que omitió dicha obligación, lo que para este caso es el Capitán, quien ejerce el gobierno y control de la nave.

Ahora, en relación a los efectos pecuniarios que se derivan de dicha sanción, si se hace procedente la solidaridad que se supone del armador y del agente marítimo (Art. 1478 y 1492 C.Co.)

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



**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1º.-MODIFICAR** el ARTÍCULO 2º del fallo proferido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar que el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la motonave R/R OCEAN R incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante, por transgredir las obligaciones consagradas el artículo 1500 del Código de Comercio".

**ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR** el ARTÍCULO 3º del fallo proferido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Imponer al señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la motonave R/R OCEAN R, la multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V, la cual deberá ser cancelada de forma solidaria con el armador LINDEN MINIG LTDA y la Agencia Marítima GETRESMAR E.U."

**ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR** los artículos restantes del fallo emitido por la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día (14) de agosto de 2009.

**ARTÍCULO 4º.-NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, capitán de la motonave R/R OCEAN R, al armador LINDEN MINIG LTDA y a la Agencia Marítima GETRESMAR E.U., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

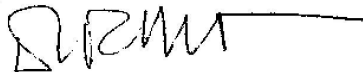
**ARTÍCULO 5º.-OFICIAR** por intermedio de la Capitanía de Puerto de Santa Marta al estado Bandera de la nave R/R "OCEAN R", Cook Island -Nueva Zelanda, con el fin de que se tomen las medidas necesarias para remover los restos de la nave, en el caso de que la citada nave siga abandonada en dicho puerto.

**ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

28 FEB. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo