

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 25 de mayo de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "PA QUE CREAN", de bandera colombiana, ocurrido el 26 de diciembre de 2004, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Informe No. 648 GEGSAM-04, presentado por la Estación de Guardacostas de Santa Marta, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción lo acaecido el 26 de diciembre de 2004, en el área de Punta Chengue, a las 12:30 horas aproximadamente, relacionados con el naufragio de una nave y la muerte de un pasajero.
2. El veintisiete (27) de diciembre de 2004, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de investigación por hundimiento (sic) de la motonave "PA QUE CREAN", ordenando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El veinticinco (25) de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de NAUFRAGIO de la nave "PA QUE CREAN" ocurrió con culpa concurrente (sic) y responsabilidad del motorista VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS solidariamente con el señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la nave, de la Asociación de Lancharos de Taganga y de los pasajeros a bordo.

Asimismo, declaró responsables a los señores VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, motorista de la nave, al señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la misma, y a la Asociación de Lancharos de Taganga por infringir las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a veinte (20) S.M.L.M.V.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado 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 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No.0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

MCS

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 era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas enlistadas entre el folio 105 al 121 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El veinticinco (25) de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de NAUFRAGIO de la nave "PA QUE CREAM" ocurrió con culpa concurrente (sic) y responsabilidad del motorista VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS solidariamente con el señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la nave, de la Asociación de Lancheros de Taganga y de los pasajeros a bordo.

Asimismo, declaró responsables a los señores VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, motorista de la nave, al señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la misma, y a la Asociación de Lancheros de Taganga por infringir las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a veinte (20) 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 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

1605

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: SermarLtda, 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

En concordancia con los hechos objeto de investigación y a los medios probatorios empleados como instrumentos para el convencimiento del fallador de primera instancia, se deducen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, los siguientes:

- El día veintiséis (26) de diciembre de 2004, la motonave "PA QUE CREAN" partió de la bahía de Taganga a la bahía de Neguanje con 15 pasajeros a bordo, incluyendo la tripulación (Folio No. 67).
- Durante la travesía marítima comenzó a filtrarse una cantidad considerable de agua en la referenciada nave, que al no tener un achicador hizo imposible su desagüe.
- Con el fin de subsanar dicha eventualidad, el motorista improvisó un achicador, adoptando dos botellas de agua obtenidas en Bahía Concha (Folio No. 67).
- No obstante a ello, al seguir el recorrido hacia bahía Neguanje, la mencionada nave fue acometida por olas y brisas propias de esa región y en esa época del año.

hoy

- Atendiendo que la nave no contaba con un sistema de achique, además de las olas del momento, se indicó (dictamen del perito, Folio No. 67) que la causante del naufragio fue la inundación del motor, su posterior apagado e inmersión del casco.

En correspondencia con los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de NAUFRAGIO de la nave "PA QUE CREAM" ocurrió con culpa concurrente (sic) y responsabilidad del motorista VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS solidariamente con el señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la nave, de la Asociación de Lancheros de Taganga y de los pasajeros a bordo.

Asimismo, declaró responsables a los señores VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, motorista de la nave, al señor ÁNGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la misma, y a la Asociación de Lancheros de Taganga por infringir las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles una multa a título de sanción equivalente a veinte (20) S.M.L.M.V.

Al respecto, en virtud del parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra procedente estudiar ciertos elementos sustanciales, procesales y probatorios, determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

En primera medida, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En segunda medida, se hace procedente señalar que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Por su lado, la Doctrina señala:

"(...) Las presunciones iuris et de iure, producen una certeza definitiva y como consecuencia no admiten prueba en contrario; son presunciones indestructibles". Mientras que las presunciones legales, iuris tantum o de simple derecho son aquellas que "producen una certeza provisional mientras no se presente prueba en contrario. Son presunciones destructibles (...)" (Parra Quijano (2005, págs. 210-212) (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

En tercera medida, y en virtud de que las facultades atribuidas a la Autoridad Marítima, son de carácter jurisdiccional, se hace necesario acudir a las normas del Código de Procedimiento Civil, en cuanto al examen de las pruebas atañe.

Dicha normatividad establece en el artículo 187 lo siguiente: *"(...) Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica (...)"* (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).

Esta premisa probatoria se deriva del sistema de libre apreciación de la prueba que opera en el sistema jurídico colombiano, el cual da libertad al Juez para cotejar cada una de las pruebas allegadas y practicadas en el proceso con las reglas de la sana crítica. Pero, qué se debe entender por reglas de la sana crítica, al respecto la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en septiembre del 3 de diciembre de 1998, Magistrado Ponente Jorge Antonio Castillo Rugeles, ha preceptuado así:

"(...) No debe olvidarse que el artículo 187 del Código de procedimiento Civil le impone al sentenciador el deber de exponer "siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba", exigencia que se erige en la columna vertebral del llamado sistema de la sana crítica "para la valoración de la prueba, método que, contrariamente a lo que acontece con el de la tarifa legal" se funda en la libertad y autonomía del juzgador para ponderar las pruebas y obtener su propio convencimiento, aquilatadas a través del sentido común y la lógica, claro está, de la mano de las reglas de la experiencia, que son: "aquellos juicios hipotéticos de carácter general, formulados a partir del acontecer humano, que le permiten al juez determinar los alcances y eficacia de las pruebas aportadas al proceso.

Es decir, aquellas máximas nacidas de la observación de la realidad que atañen al ser humano y que sirven de herramienta para valorar el material probatorio de todo juicio (...)"

Para este Despacho, se hace pertinente traer a colación esta premisa, por cuanto se pudo evidenciar la contrariedad a dichas reglas con la declaración de responsabilidad endilgada por el Capitán de Puerto de Santa Marta a los pasajeros de la nave "PA QUE CREAM", dado que no existe norma legal, ni convencional que obligue a un pasajero a exigirle al capitán de determinada nave la acreditación de la licencia de navegación.

Por lo anterior, es objetable desde todo punto vista dicha afirmación, en cuanto toda persona que adquiere un tiquete para un servicio turístico donde medie el transporte marítimo, cree

de buena fe que quien dirige la nave tiene la idoneidad y la aptitud suficiente para desarrollar dicha actividad.

Ahora, en relación a las bebidas alcohólicas ingeridas por los pasajeros, la tripulación y el capitán no se puede concebir por este Despacho que la causa del siniestro haya sido dicha ingesta de alcohol por los pasajeros, acaso no es obligación del capitán de la nave ejercer el gobierno sobre ella, sobre su tripulación y los pasajeros, o será que los pasajeros son los que direccionan la nave.

Al respecto, el artículo 1495 del Código de Comercio establece lo siguiente:

"(...) El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca (...)" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).

Por ello, la obligación del capitán de velar por la seguridad de la nave y de las personas que conduce se predica de toda la travesía marítima, por lo que sí él percibió que los pasajeros estaban consumiendo bebidas alcohólicas su obligación radicaba en exhortarles y conminarlos a que dejaran dicho consumo, pero ocurrió todo lo contrario, él y la tripulación compartieron voluntariamente de las mencionadas bebidas (Folio No. 25).

Por consiguiente, no es admisible por este Despacho la concurrencia de culpas declarada a cargo del capitán y de los pasajeros, por cuanto no existe equivalencia de actividades peligrosas desplegadas, reiterando que quien ejerce la misma se encontraba en una posición dominante por ejercer el gobierno de la nave.

En cuanto a la concurrencia de culpa endilgada al armador de la nave, se ha de precisar que no obstante a que a él le corresponda dar las instrucciones al capitán para la el gobierno y administración de la nave (No. 4, Art. 1477 C.co), no es óbice para que de quien se presume tener el conocimiento técnico de la nave, no tome las medidas necesarias para salvaguardar la misma y las personas que conduce. Además, cabe señalar que la persona que ejecuta la actividad peligrosa es el capitán.

En este sentido, La Corte Suprema de Justicia ha indicado:

"(...) el efecto inmediato de la concurrencia de culpas es el de establecer de manera directa una repartición del daño bajo el supuesto de que las culpas deben ser compensadas sólo si son equiparables entre sí (...)" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto)¹

¹ Corte Suprema de Justicia. Sentencia del trece (13) de diciembre de dos mil seis (2006). M.P. CÉSAR JULIO VALENCIA COPETE.

160

De otra parte, cabe mencionar que la navegación y la operación de transporte de personas y cosas que entraña aquella, son clasificadas por la jurisprudencia como una actividad peligrosa, así como se muestra en la sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, que dice :

"(...) 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)

Dicha presunción de culpa no fue desvirtuada en ningún momento por el capitán de la motonave "PA QUE CREAM", lo que hace que se le endilgue la responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio.

En ningún momento fue alegada causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero), además que el fallador de primera instancia ni éste Despacho encontró hechos que demostraran un caso fortuito o fuerza mayor, mucho menos una culpa exclusiva de la víctima.

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 efectos² (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo demás, se discierne por este Despacho que la causa eficiente que ocasionó el siniestro marítimo de naufragio, fue precisamente la conducta negligente del capitán de la nave "PA QUE CREAN", quien al no revisar la nave antes de partir, no tener licencia para maniobrar la nave, y al ver los inconvenientes presentados durante la travesía, no tomó las medidas necesarias para precaver un daño mayor, sino que decidió continuarla, exponiendo así la vida de los pasajeros.

Así pues, este Despacho preceptúa que no se comprueba que existió una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de tercero) que desvirtuara la presunción de responsabilidad que obraba en contra del capitán de la nave "PA QUE CREAN", por lo tanto se demuestra la responsabilidad única y absoluta de él sobre el siniestro de naufragio.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se puede evidenciar que en el fallo de primera instancia no se relacionó el valor de los daños, cuando en el informe pericial (Folio No. 70) se indicó que la nave sufrió pérdida total equivalente a veintinueve millones cuatrocientos treinta y cinco mil ochenta pesos (\$ 29.435.080), por consiguiente dicho valor se señalará en el presente fallo.

En cuanto a la persona fallecida, ninguno de sus familiares o legitimados para reclamar adujeron prueba donde se invocara el valor de los daños morales. Por ello, atendiendo que este Despacho no puede reabrir la investigación en vía de Consulta, se abstendrá de preceptuar al respecto.

Lo anterior no obsta para que se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base los resultados de este fallo.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

169

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

No obstante que el fallador de primera instancia se refirió sobre la violación de la normas de la Marina Mercante, se constata por este Despacho que el capitán de la motonave "PA QUE CREAN", el señor VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, además de incumplir con los postulados consagrados en la Resolución No. 0347 de 2007, también transgredió la obligación impuesta en el numeral 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 y la contemplada en los numerales 1 y 2 del artículo 1501 del Código de Comercio, las cuales lo hacen responsable directo de la nave, su carga y personas abordo, durante toda la travesía marítima

Ahora, se hace preciso acotar que en cumplimiento del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo y teniendo en cuenta que los hechos ocurrieron con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley 1437 de 2011, por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y que el fallador de primera instancia no se pronunció sobre ello, este Despacho también se abstendrá de preceptuar al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-MODIFICAR el ARTÍCULO SEGUNDO del fallo de primera instancia del 25 de mayo de 2009, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar responsable del siniestro marítimo de naufragio de la nave "PA QUE CREAN" al señor VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, capitán de la citada nave".

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el ARTÍCULO TERCERO del fallo de primera instancia del 25 de mayo de 2009, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar que el señor VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, capitán de la citada nave incurrió en violación de las normas de la Marina Mercante".

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el ARTÍCULO CUARTO del fallo de primera instancia del 25 de mayo de 2009, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Imponer al señor VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS a título de sanción la multa equivalente a veinte (20) S.M.L.M.V., la cual deberá ser cancelada solidariamente con el señor ANGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la referenciada".

1/163

ARTÍCULO 4°.- ESTABLECER como avalúo de daños la suma equivalente a veintinueve millones cuatrocientos treinta y cinco mil ochenta pesos (\$ 29.435.080), por concepto de pérdida total de la nave "PA QUE CREAN".

ARTÍCULO 5°.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor VICTOR ROMÁN ALMAZO MATOS, capitán de la citada nave; y al señor ANGEL SEGUNDO MATOS GARAY, propietario de la referenciada, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 7°.-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