

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2015

### REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 14012009003  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "AQUAGRACE"  
Armador de la motonave "AQUAGRACE"  
Agente Marítimo motonave "AQUAGRACE"  
Clase de Siniestro: Lesiones graves de un tripulante a bordo de la motonave "AQUAGRACE"  
Recurrente: HERNANDO RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado del Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE" y de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado HERNANDO RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado del Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE" y de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA, contra la decisión del 19 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación adelantada por siniestro marítimo de lesiones graves de un tripulante a bordo de la motonave "AQUAGRACE", ocurrido el 5 de febrero de 2009, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. De manera oficiosa el Capitán de Puerto de Santa Marta, tuvo conocimiento que el día 5 de febrero de 2009, durante el desembarco del personal de Puerto Prodeco a bordo de la motonave "AQUAGRACE" en el área de fondeo de espera, el señor DANILO GARCÍA RIVALDO, cayó al agua.
2. Por lo anterior el día 9 de febrero de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 19 de abril de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de caída al mar del señor DANILO GARCÍA

129

RIVALDO, ocurrió con culpa y responsabilidad del Capitán de la nave "AQUAGRACE" señor TSIGKRAS DROSOS y solidariamente con su Armador CARRAS (HELLAS S.A) y el Agente Marítimo LBH COLOMBIA LTDA, así como, del señor DANILO GARCÍA RIVALDO.

Así mismo, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al Capitán, Tripulación y Agente Marítimo, e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En el sentido anterior, impuso como sanción al señor DANILO GARCÍA RIVALDO, multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes y se abstuvo de fijar el avalúo de los daños por considerar que en el proceso no existen parámetros para su tasación.

4. El día 13 de mayo de 2010, el Abogado HERNANDO RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado del Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE" y de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA, presentó recurso de reposición y subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 23 de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta confirmó la decisión de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

#### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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.

#### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el informe del 6 de febrero de 2009, presentado por el señor ÁLVARO GONZÁLEZ GARCÍA, en calidad de Gerente de Operaciones de la empresa LBH Colombia LTDA., (folio 3), las circunstancias de tiempo modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo investigado fueron las siguientes:

*"De acuerdo a su solicitud informamos que anoche Feb 05/2009 durante la maniobra de desembarco del personal de Puerto Prodeco de la motonave Aquagrace en área de fondeo en espera, el señor Danilo García RIVALDO, identificado con CC. # 72.219.487 cayó al agua después de permanecer por espacio de minutos en la escalera del buque sin poder desembarcar por las condiciones de tiempo atmosférico impidiendo a la lancha poder aproximarse a la escalera.*

*Cabe resaltar que por la rápida acción de la tripulación del buque, y de la lancha y remolcador de Prodeco, dicho funcionario fue rescatado oportunamente.*

162

*Informamos que Danilo se encuentra en buen estado de salud de acuerdo con el parte médico y no presenta lesiones incapacitantes. Igualmente, informamos que dicho funcionario no presenta reclamación alguna contra la motonave Aquagrace y/o contra terceros."*

La motonave "AQUAGRACE" de bandera Griega, se encuentra matriculada en el puerto de Piracus bajo el número 10500, comandada por el señor TSIGKRAS DROSOS, su Armador es CARRAS (HELLAS S.A), y está Representada en Colombia por la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA.

#### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado HERNANDO RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado del Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE" y de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

- Afirma el recurrente, que el fallo de primera instancia no se fundamentó en la totalidad de las pruebas obrantes en la investigación y que adolece de un análisis completo de las pruebas practicadas, toda vez que, el perito en la audiencia de traslado del 9 de septiembre de 2009, aclaró que las conductas técnicas y náuticas del Capitán de la nave y de su tripulación fueron correctas, ante la circunstancias.

Así mismo, indica que el incidente se causó por voluntad del señor GARCÍA RIVALDO, cuando no acató las órdenes del Capitán de la nave y decidió bajar del buque por su propia cuenta y riesgo, como se expresó en las declaraciones del Capitán, Primer Oficial y del mismo señor GARCÍA RIVALDO.

En virtud de lo anterior, solicita se revoque la decisión recurrida, disponiendo exonerar de responsabilidad al Capitán, Armador y Tripulación de la motonave "AQUAGRACE".

#### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito naval FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, en informe del 25 de julio de 2009, presentó las siguientes conclusiones:

- Causa Precursora del incidente caída al mar: Ésta tuvo su origen y desarrollo en una tardía decisión del señor RIVALDO para su propio desembarco, cuando por razón de la muy alterada meteomarina en la zona de fondeo del buque, previamente moderada por un adecuado socaire<sup>1</sup> por el lado de sotavento<sup>2</sup> ya estaba en su fase de terminación, dando como resultado la incidencia muy enérgica de la severa meteomarina del lugar por el lado del desembarco; la que le indujo además, por el relativo alto tiempo de espera en la escala de gato, una angustiosa situación de fatiga física y alteración nerviosa que no le permitió opcionar su regreso a la cubierta del buque, como única solución posible, vista la dificultad e imposibilidad de alcanzar la lancha de abordaje.
- Conductas técnicas y náuticas.

<sup>1</sup> Tomado de <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14>. Socaire: lugar geográfico protegido del viento.

<sup>2</sup> Tomado de <https://www.dimar.mil.co/lexicon/14>. Sotavento: La parte opuesta de donde viene el viento, con respecto a un punto o un lugar.

Capitán de la motonave "AQUAGRACE": Actúo de manera concordante con el Piloto Práctico para los efectos del fondeo del buque, por el mal tiempo y posterior desembarco del piloto Práctico, maniobrando el buque con el auxilio de un remolcador para producir un socaire moderador que facilitara la bajada del Piloto (...).

Al conocer la intención del desembarco del personal operativo de Prodeco y vigilancia, viendo que la meteomarina haría sus efectos de alto riesgo de accidentalidad por el desarrollo del borneo, transmitió la orden de suspender todo desembarco de manera rotunda, de acuerdo con sus declaraciones.

Así mismo, el perito realizó un análisis de las conductas del Primer Oficial del buque, señor LEROMNIMON GEORGIOS, del supervisor de operaciones de PRODECO, ALEXANDER DIAGO, del Supervisor de la Agencia LBB COLOMBIA LTDA., ORLANDO ESCORCIA, calificándolas de coherentes y acertadas en relación con el incidente.

Sobre la conducta del afectado, señor DANILO GARCÍA RIVALDO, indicó: El citado señor procedió a su desembarco con autorización de su supervisor de turno, pero sin autorización del Capitán del buque. No estimó acertadamente el potencial de riesgo de la severa meteomarina existente en la fase final del borneo del buque, decidiendo bajo alto riesgo y a "mutuo propio" (sic) su bajada.

Ya en el trance angustioso en la escala de gato, obviamente no contaba con la capacidad de elegir la opción más favorable para su preservación personal, la que no era otra que regresar al buque.

- DAÑOS: No hubo ninguna clase de daños materiales, ni en persona humana. El señor DANILO RIVALDO fue reconocido clínicamente en el centro hospitalario con diagnóstico de no afectación en su integridad física y mental.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por los poderdantes, siendo estos el Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE" y la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Ahora bien, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constate la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

109

Es de anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Así las cosas, este Despacho analizará el planteamiento del apelante en el que aduce que la decisión de primera instancia no se fundamentó en la totalidad de las pruebas obrantes en la investigación, pues se probó dentro de la investigación que el Capitán y la tripulación de la nave actuaron de forma correcta la maniobra que causó el accidente, pues éste ocurrió porque el señor GARCÍA RIVALDO no acató las órdenes del jefe de gobierno y que se desembarcó por su propia cuenta y riesgo.

Antes de pronunciarse en relación con la responsabilidad en la ocurrencia de los hechos planteada por el apelante, este Despacho procederá a realizar un análisis respecto del acaecimiento del presunto siniestro marítimo ocasionado por la motonave "AQUAGRACE" de la siguiente manera:

1. De las pruebas obrantes en el proceso se colige, que el día 5 de febrero de 2009, durante la maniobra de desembarco del personal de Puerto Prodeco, que se encontraba a bordo de la motonave "AQUAGRACE", el señor DANILO GARCÍA RIVALDO cayó al agua después de permanecer varios minutos en la escalera del buque sin poder desembarcar debido a las condiciones atmosféricas que impedían que la lancha se pudiera aproximar a la escalera.

Así mismo, se constató que el señor DANILO GARCÍA RIVALDO como consecuencia de la caída al agua, no sufrió ninguna lesión, ni daño en su integridad física o mental, así lo afirmó el señor ÁLVARO GONZÁLEZ GARCÍA, Gerente de Operaciones Senior de la empresa LBH Colombia Ltda., (folio 3), el señor TSIGKRAS DROSOS en calidad de Capitán de la motonave "AQUAGRACE" en declaración del 9 de febrero de 2009 (folios 27, 28 y 29), informe pericial rendido por el perito marítimo FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, (folios 83 al 92).

Por su parte, el Decreto Ley 2324 de 1984<sup>3</sup>, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias."*

A su vez, la norma en cita establece<sup>4</sup>:

*"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."*

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84), 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:

<sup>3</sup> Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

<sup>4</sup> Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

*"(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 (...)*

*(1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*

*(2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)"*

Así mismo, en el caso de que el siniestro marítimo sean lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque, prevé:

*(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72.*

Del modo previsto, queda claro para este Despacho que la caída al agua del señor DANILO GARCÍA RIVALDO, el día 5 de febrero de 2009, cuando se encontraba a bordo de la motonave "AQUAGRACE" de bandera griega, no constituyó un siniestro marítimo, pues como quedó demostrado, el incidente no tuvo como consecuencia la muerte, pérdida o lesiones del citado señor, que permitan que la Autoridad Marítima dentro de sus competencias legales se pronunciará, pues, ni el Decreto Ley 2324 de 1984, ni la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimos contemplan tal hecho como un siniestro marítimo.

En virtud de lo anterior, este Despacho prescindirá de resolver los demás argumentos del apelante que hagan referencia a la declaración de responsabilidad por el siniestro marítimo, y se revocarán los artículos primero y quinto de la decisión apelada que se relacionan con la ocurrencia del siniestro marítimo y el avalúo de los daños como consecuencia de éste.

Ahora bien, vale la pena precisar que dentro de esta clase de procedimientos la Autoridad Marítima puede realizar la verificación de posibles infracciones a la normatividad marítima colombiana, por ello se debe precisar:

Obran en el expediente las siguientes pruebas:

- Declaración rendida por el señor TSIGKRAS DROSOS, en calidad de Capitán de la motonave "AQUAGRACE", en la que narró los hechos de la siguiente manera: "(...) y me informó a mi entonces le comunique al segundo oficial que le informará a los estibadores y a los empleados de la Agencia que yo prohibía que se desembarcaran porque la nave estaba borneando mucho y ya la situación atmosférica y de la mar eran diferentes a cuando se desembarcó el Piloto y por eso yo por eso yo prohibía que se desembarcaran en esas condiciones y más teniendo en cuenta que teníamos un viento del nor-noreste de 60 nudos de por si peligroso para la nave o cualquier persona que intentara desembarcar (...) A las 20:05 vi al personal de los estibadores y de la Agencia cerquita de la escala de la nave que estaban iniciando el desembarco a un pequeño bote pero desde el puente no pude ver exactamente el bote, ni nada, solo vi el movimiento de personal, y le ordené al Primer Oficial que estaba en la proa que fuera hasta la escala de desembarco y les prohibiera terminantemente a esas personas que desembarcaran en esas condiciones y que recogiera inmediatamente la escala, a las 20:20 horas, el primer oficial ordenó a un tripulante que empezará a subir la escala pero ya en ese momento seis personas cuyos nombres desconozco habían desembarcado, el primer oficial le avisó o le notificó al empleado de la agencia marítima que se quedara a bordo y le prohibió que bajara

1469

de la nave por las condiciones de inseguridad del mal tiempo, pero el empleado de la agencia ignoró esta advertencia y comenzó a bajar por la escala y fue bajando muy rápido estaba esperando que una pequeña lancha lo recogiera, el pequeño bote no podía acercarse por las mismas condiciones de oleaje y después apareció el pequeño bote no podía acercarse por las mismas condiciones de oleaje y después apareció un pequeño remolcador, a las 20:15 horas que venía se acercó a la nave pero estaba muy difícil porque las olas estaban de cuatro (4) y cinco (5) metros y no podía acercarse más y de nuevo el primer oficial le gritó al empleado de la agencia que volviera a subir y este rehusó a hacerlo y se quedó en la escala abajo y el primer oficial vio que era muy peligroso que el remolcador se acercara porque podía golpear al empleado de la agencia y le volvió a insistir para que desistiera, a las 20:20 horas el empleado de la agencia salta al mar e inmediatamente el primer oficial lanzó un salvavidas con cuerda para poderlo asegurar y puso en alerta a la tripulación para organizar el equipo de rescate, el empleado de la agencia se agarró de la boya que le tiraron y esperó a que el pequeño bote se acercara para recogerlo, a las 20:40 horas el empleado de la agencia es recogido por el pequeño remolcador y de inmediato le preguntaron a la tripulación del remolcador por el estado y le dijeron que estaba bien, que no tenía ninguna herida, solamente mojado (...)" *Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto.*

- La anterior declaración, se contrapone con lo expresado por el señor DANILO GARCÍA RIVALDO, en calidad de auxiliar de cubierta de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA, quien afirmó lo siguiente: "(...) ya habían desembarcado tres funcionarios de PRODECO a la lancha PATI y cuando me propuse yo a desembarcar, cuando estaba esperando la lancha para desembarcar debido a las condiciones climáticas que habían en ese momento estuve esperando en la escala como 10 a 15 minutos para que la lancha se acercara, debido al esfuerzo, mal tiempo que había la lancha no pudo acercarse, le fue imposible, las fuerzas no me dieron y las olas golpeaban la escala muy algo, y como eran ya varios minutos el cansancio y el mal tiempo no me permitieron sostenerme más y la ola y la brisa me sacaron al agua, ya estando en el agua, duré más de 10 minutos, no recuerdo muy bien cuantos minutos, de la motonave me lanzaron un aro salvavidas y del remolcador que estaba en apoyo cuyo nombre no recuerdo también lanzaron un aro salvavidas, (...) no sentí ni desmayo, ni ahogo, no perdí el conocimiento, después me dieron atención médica en Puerto PRODECO y posteriormente por al ARP en la Clínica del Mar Caribe."

Acerca de si en el tiempo que permaneció en la escala recibió instrucción por parte de la tripulación de guarda para devolverse, a lo cual dijo: "Si yo miré para arriba y él me dijo que me devolviera pero mis condiciones físicas me impedían regresarme porque ya había perdido mucha fuerza"

Sobre si consideraba que existiera alguna clase de responsabilidad de parte de la tripulación de la nave en el accidente, dijo: "No tuvieron ninguna responsabilidad en mi caída." *Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto*

Las anteriores declaraciones, al igual que la de los señores ÁLVARO GONZÁLEZ, en calidad de Representante Legal de la Agencia LBH COLOMBIA, IEROMNIMON GEORIGIOS, Primer Oficial, ORLANDO ESCOBAR ALBOR, Jefe de Puertos Alternos de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA, EUSEBIO CABRALES VERNAZA, Representante Legal de PROECO, coinciden en afirmar que como consecuencia de la caída al agua del señor DANILO GARCÍA RIVALDO, no sufrió ninguna lesión en su integridad física y moral, que la tripulación de la nave no tuvo responsabilidad en la ocurrencia del incidente, pues el citado señor no acató la orden de no desembarcar, así como que a éste se le brindó asistencia médica y al considerarse que médicamente no tenía ningún daño, se le

10/1

ordenó la salida centro médico el mismo día en que ingresó.

Así las cosas, esta instancia administrativa establece en grado de certeza que el Capitán de la nave "AQUAGRACE" cumplió con sus obligaciones como jefe de gobierno, pues, empleó la mayor diligencia posible para prevenir que el señor DANILO GARCÍA RIVALDO, cayera al agua, hecho que evidencia el cumplimiento a las normas de Marina Mercante.

Adicionalmente, que el señor GARCÍA RIVALDO, al tomar la decisión de desembarcarse sin contar con la autorización del Capitán, se expuso a un riesgo como el que en efecto ocurrió, luego no habría lugar para declarar la responsabilidad por incumplir las normas de seguridad por parte del jefe de la nave, por ello este Despacho considera que la asiste razón al apelante en su planteamiento, en virtud de ello, se revocarán los artículos segundo, tercero y sexto de la decisión apelada, relacionados con la multa impuesta por la vulneración a la normatividad marítima colombiana.

Finalmente, se evidencia que el *a quo* en su artículo 4° sancionó al señor DANILO GARCÍA RIVALDO e impuso multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, debido a que consideró que no cumplió las normas de seguridad marítima, al respecto se debe precisar:

El señor DANILO GARCÍA RIVALDO, es el Auxiliar de Cubierta de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA., Agente Marítimo de la motonave "AQUAGRACE" para la fecha de los hechos, quien tiene como función principal llevar un estado de hecho de las operaciones de cargue que ocurran durante la estadía de la motonave, monitorear las maniobras de atraque o amarre de las motonaves, entre otras.

Por otra parte, el Decreto Ley 2324 de 1984<sup>5</sup> establece que la investigación por siniestro marítimo se debe notificar si estuvieron involucradas en el hecho que se investiga, al Capitán del buque, Armador, Agente Marítimo de las naves o artefactos materia del proceso, (b) Pilotos Prácticos o Compañía de Practicaje, entre otros.

A su vez, el Código de Comercio define al Agente Marítimo<sup>6</sup> como:

*"Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave"*

En igual sentido, el Agente Marítimo tiene la obligación de responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan éstos en el país<sup>7</sup>.

Así las cosas, queda claro que el señor DANILO GARCÍA RIVALDO, al ser un funcionario de la Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA., no es un sujeto objeto de sanción por parte de la Autoridad Marítima.

No obstante, y teniendo en cuenta que es evidente el desconocimiento de la jerarquía del Capitán de la nave por parte del funcionario de la Agencia Marítima, quien al no acatar las órdenes impartidas puso en peligro la seguridad de la vida de una persona en el mar, por lo anterior se insta a la

<sup>5</sup> Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 32, inciso segundo.

<sup>6</sup> Código de Comercio, artículo 1489.

<sup>7</sup> Código de Comercio, artículo 1492, numeral 8.

ME



Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA, para que tome las acciones pertinentes tendientes a evitar este tipo de riesgos.

Con fundamento en los argumentos expuestos, este Despacho revocará en su integridad la decisión apelada.

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

### RESUELVE


**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** en su integridad la decisión del 19 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión a los señores TSIGKRAS DROSOS, Capitán, CARRAS (HELLAS) S.A, Armador, Agencia Marítima LBH COLOMBIA LTDA., DANILO GARCÍA RIVALDO, al Abogado HERNANDO RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado del Capitán, Armador, Tripulación de la motonave "AQUAGRACE", 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- 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 Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 25 SEP 2015

  
Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)