

06 SET. 2013

287009104879

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 05 de diciembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ORCA" y "YENIS MAR" ocurrido el 03 de mayo de 2002, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el 06 de mayo de 2002, por los señores RAFAEL TORRES PALOMINO y EDGAR MERCADO CAMPO, armador y capitán de la nave "YENIS MAR", respectivamente, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre ésta y la nave "ORCA".
2. El 08 de mayo de 2002, el Capitán de Puerto profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 05 de diciembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró la responsabilidad de los señores RAFAEL TORRES PALOMINO y EDGAR MERCADO CAMPO en el siniestro marítimo de abordaje, e igualmente, les impuso el pago solidario de una multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante.
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 al artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO 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.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, 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 del folio 188 a 194 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

El 05 de diciembre de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró la responsabilidad de los señores RAFAEL TORRES PALOMINO y EDGAR MERCADO CAMPO en el siniestro marítimo de abordaje, e igualmente, les impuso el pago solidario de una multa equivalente a dos (1) salario mínimo legal mensual vigente por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante.

## DAÑOS

El Capitán de Puerto de Santa Marta estimó los daños de la motonave "YENIS MAR" en quinientos setenta mil pesos m/cte. (\$570.000.00).

## 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 1561 de 2002, 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 vió, 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 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

El 03 de mayo de 2002, en el sector del "MORRO" se presentó abordaje de las motonaves "ORCA" y "YENIS MAR" aproximadamente entre las 19:00 y 20:00 horas.

Regresando a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, luego de dejar al piloto práctico JOSÉ LUIS LARA en la motonave "ALAN BARU", el señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, al mando de la nave "ORCA" transitaba por el sector del "MORRO".

En esa misma área, la lancha "YENIS MAR", dirigida por el señor EDGAR MERCADO CAMPO, se encontraba fondeada en faena de pesca, ya que el propietario, RAFAEL TORRES PALOMINO, le había prestado la motonave a aquél, quien poseía motor fuera de borda para ser usado en ésta.

En el recorrido que llevaba la nave "ORCA", entre el "MORRO" grande y "MORRO" chico, golpeó por babor a la lancha "YENIS MAR".

El capitán de la motonave "ORCA", el señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, en declaración rendida el 30 de mayo de 2002, frente a lo anterior señaló:

*"A las 20:00 horas del día 03 de mayo, después de haber dejado a bordo de la motonave "ALAN BARU" (sic) al piloto JOSÉ LUIS LARA, navegando entre morro grande y morro chico he tropezado con la embarcación YENIS MAR, estando esta sin ninguna señal de posición, (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto).*

Por su parte, negando lo dicho por éste, el capitán de la nave "YENIS MAR", en protesta presentada el 06 de mayo de 2002 y confirmado en declaración rendida el 30 de mayo de esa anualidad, manifestó:

*"(...), en donde informábamos a cerca del accidente que sufrió nuestra embarcación YENIS MAR cuando nos encontrábamos cerca al morro realizando actividades de pesca, como acostumbábamos a realizar, nos encontramos con las lámparas de pesca encendidas debido a que eran horas de la noche..." (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Más adelante dice:

*"PREGUNTADO: Describa cuáles eran las luces de navegación de la lancha YENIS MAR que estaban encendidas en el momento del accidente.- CONTESTADO: Las luces de color que estaban en la parte delantera del lado derecho y lado izquierdo de la lancha en la parte delantera, además*

*de la lámpara de pesca de gas propano, que es alta y estaba ubicada en la parte de adelante arriba, como a un metro sobresaliente de la lancha."*

No obstante, en el informe pericial que presentó el perito naval CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, el día 25 de marzo de 2003, en los literales k) y l) del numeral 3.3.2, se observa que la motonave "YENIS MAR" no contaba con un lugar para poner la lámpara de gas que mencionó el capitán, ni con un sistema de luces de navegación operativo, situación que nos lleva a concluir que no lo tenía en funcionamiento y no era posible ser avistado.

También se logró establecer que la ruta que tomó el señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA fue adecuada, en el entendido que es una zona reconocida para la pesca artesanal (declaración del 30 de mayo de 2002 y dictamen pericial del 25 de marzo de 2003), de igual forma se encontraban otras naves realizando la actividad (carta náutica No.0249, obrante a folio 149) con sus debidos sistemas de iluminación, pues éste las divisó en su trayecto.

Así las cosas, al no poder ver las luces con las que debía contar dicha nave, el capitán de la motonave "ORCA" no logró verlo, pues además de lo anterior, estaba fondeado y no podía oírse tampoco el motor funcionando, algo que habría podido dar cierta alerta para evitar el abordaje de alguna manera.

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia, haciendo uso el principio de la sana crítica realizó el correspondiente análisis del material probatorio allegado a la presente investigación y producto de esta operación declaró la responsabilidad de los señores RAFAEL TORRES PALOMINO y EDGAR MERCADO CAMPO, armador y capitán de la nave "YENIS MAR", respectivamente.

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

En primer lugar, es de resaltar que la navegación marítima es una actividad considerada 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 analiza bajo la perspectiva del riesgo creado; y ocurrido el daño, sólo podrá exonerarse probando la existencia de una causa extraña; a esta responsabilidad se le conoce como objetiva.

En el caso in examine, estamos frente a la concurrencia del ejercicio de dos actividades peligrosas, pues ambos se encontraban navegando y en esta práctica por descuido, falta de competencia e idoneidad por parte de uno de los intervinientes en los hechos se presentó el siniestro marítimo de abordaje.

Ahora, no cabe duda que el señor EDGAR MERCADO CAMPO, quien dirigía la motonave "YENIS MAR", sin tener licencia de navegación, no podía conocer la normatividad a la que debió someterse para llevar a cabo la actividad, en consecuencia no era una persona que contara

con la idoneidad y suficiente experiencia, por lo tanto su actuar no iba a ser el de alguien que conociera las normas relativas a la navegación.

En este orden de ideas, se hace necesario traer a colación el artículo 15 del Decreto 1597 de 1988 que establece la definición de la licencia de Navegación, de la siguiente manera:

*"(...) es el documento que acredita la idoneidad del tripulante, para su desempeño a bordo, siendo obligatoria para todos y cada uno de ellos.(...)"*

Asimismo, como navegante debió poner en práctica las reglas del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes -Colreg-, adoptado por Colombia mediante la Ley 13 de 1981, la cuales son:

#### *"Regla 5*

##### *Vigilancia*

*Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.*

#### *Regla 26*

##### *Buques de pesca*

*c) Los buques dedicados a la pesca, que no sea pesca de arrastre, exhibirán:*

*i) Dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; los buques de eslora inferior a 20 metros podrán exhibir un cesto en lugar de, esta marca;"*

Por lo tanto, si determinó embarcarse a faena de pesca, debe comprender que se encuentra en el ejercicio de una actividad peligrosa permitida y en la que debe asumir la responsabilidad que conlleva ejecutarla, como la puesta en práctica de las anteriores reglas.

De la misma manera, se aprecia tal desconocimiento de la normatividad de Marina Mercante que ignoraba la situación de la nave que le fue prestada, es decir, no sabía si tenía los certificados vigentes y si se encontraba en condiciones de hacerse a la mar.

*"PREGUNTADO: Manifieste al Despacho si usted tenía conocimiento que la lancha YENIS MAR se encontraba debidamente inscrita ante las autoridades marítimas respectivas y que además contaba con el permiso necesario para operar dentro de la bahía de Santa Marta. Todo lo anterior quiere decir si contaba con los requisitos mínimos de navegabilidad y por ende de seguridad que esta requiere CONTESTADO:- El propietario de la lancha, señor RAFAEL TORRES es quien debe aclarar esta situación debido a que no posee la información al respecto, en este momento, de cómo está la situación de legalización de la lancha." (Cursiva y subrayado fuera de texto).*

Esto fue constatado por el dueño de la nave "YENIS MAR" que, en declaración rendida el 04 de junio de 2002, dijo haberse encontrado gestionando la documentación de la nave ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Sin embargo, esto no permite que la motonave sea sacada a faenas de pesca sin tenerla en las condiciones que se requiere para llevar a cabo la actividad y en este orden de ideas, hay una clara trasgresión a los numerales 1 y 2 del artículo 1501 del Código de Comercio, los cuales rezan:

*"Son funciones y obligaciones del capitán:*

*Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*

*Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;"*

Con relación a esto, no bastaba contar únicamente con diligencia y prudencia, es decir que tenía elementos de seguridad abordado (folio 37), pues debía ser consiente que iba desplegar una actividad peligrosa, como es la pesca en horas de la noche y en una motonave que no se tenía certeza para qué podría ser destinada –clasificación–(folio 134), lo que lo ubica como el agente que controla el objeto, además de dirigir la labor, que son: la motonave, la actividad propiamente dicha de la pesca y la navegación, ya que con la simple puesta a flote de una nave se da inicio al ejercicio de la actividad y de lo cual se ha dicho, hay responsabilidad objetiva de parte de quien la ejecuta.

Por otro lado, de la conducta del señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, se observa que actuó acorde al desarrollo de una correcta navegación conforme a los requisitos que le impone la normatividad de Marina Mercante, pues poseía una licencia que le acreditaba su idoneidad, salió a navegar en una nave que contaba con toda la documentación al día e iba navegando con la iluminación que exige el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes –Colreg–.

Ahora, evaluando las conductas en conjunto, tanto del motorista de la motonave "YENIS MAR", EDGAR MERCADO CAMPO y del capitán de la nave "ORCA", señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, se procede a examinarlas frente al desarrollo de la responsabilidad en el ejercicio de las actividades peligrosas.

Durante mucho tiempo se ha debatido doctrinaria y jurisprudencialmente la responsabilidad en actividades peligrosas, de las cuales se puede concluir que es deber apartarse de la existencia de la culpa y el análisis de elementos subjetivos.

En consecuencia, se trata de responsabilidad objetiva<sup>1</sup> en las personas que las practican, ya que conoce del riesgo que crea para la sociedad y por tanto sabe y asume que lo debe controlar

<sup>1</sup> "La responsabilidad recae en quien desarrolla una actividad que pueda estimarse como generadora de riesgos o peligros para la comunidad, en cuanto con la misma se incrementan aquellos a los que normalmente las personas se encuentran expuestas y, por ende, será responsable quien la ejerza, de hecho o de

adecuadamente. Adicionalmente, de esta profesión el beneficio solo lo reporta quien lo ejerce, entonces, el riesgo que crea por poner en movimiento un objeto que es considerado peligroso *per se*, lo ubica en una posición de guardián para comprometerse en las posibles consecuencias que puede originar por la mala ejecución de la actividad y el daño que puede llegar a causar.

Esta responsabilidad consagra en sí misma la probable producción de un daño y el nexo causal<sup>2</sup>, para que quien lo llegare a sufrir no quede en la necesidad de entrar a probar todas las causas que contribuyeron a la realización del mismo, ya que es de entenderse que el lesionado queda ubicado notoriamente en una posición inferior frente al autor del hecho dañoso, quien ha elevado el riesgo, por causa de su provecho poniendo en marcha la ya citada actividad.

No obstante, la situación sufre un giro cuando se encuentran dos actividades peligrosas que causan un daño, por lo tanto aquí habría que analizar quién incumplió sus deberes dentro del desarrollo de la misma, en el rol que cada uno desempeña, sin apartarse de la responsabilidad objetiva y sin acudir a la subjetiva, pues se parte de la base del riesgo creado por ambos.

Frente a esto, es necesaria la revisión de la incidencia de cada conducta en la contribución a la ocurrencia del hecho dañino, es decir que se deben valorar los deberes legales que debía observar cada uno y quién los desconoció a tal forma que se le atribuya el hecho, así lo ha hecho saber la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 24 de agosto 2009, de la Sala de Casación Civil, cuyo magistrado ponente fue William Namén Vargas. (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):

*"Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro".*

Así pues, la conducta del señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, fue adecuada, pues iba cumpliendo con toda la normatividad que rige su profesión, no obstante, según el dictamen pericial presentado por el señor CARLOS ANZOLA, no redujo la velocidad cuando pasaba por la zona de pesca, a pesar de ser conocedor de los riesgos de su profesión

Por su parte el señor EDGAR MERCADO CAMPO, quien se encontraba en faena de pesca, no cumplía con ninguna de las disposiciones citadas anteriormente, como salir a pescar sin un sistema de iluminación adecuado para la tarea que ejecutaba, no poseía licencia de navegación y no sabía si la nave era apta para tal fin, encontrándose en el desarrollo de una actividad peligrosa, la cual indiscutiblemente conlleva unos deberes de cuidado necesarios para no generar inseguridad, pues al tomar la decisión de desarrollar dicha actividad asume el compromiso tácito de no ocasionar daños.

derecho, o esté bajo su dirección, manejo o control". Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Namén 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).

<sup>2</sup> Nexo causal que sólo se rompe con la presentación de una causa extraña, como el caso fortuito, la fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima.

Así pues que, sopesando el cumplimiento de los deberes legales de cada uno de los capitanes, es decir, quién ajustó su actuar a la normatividad de Marina Mercante, encontramos que hubo más faltas que concurrieron a que se presentara el siniestro de abordaje por parte del señor EDGAR MERCADO CAMPO, puesto que sin luces para pescar, esencialmente, no era posible ser avistado por el señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, que no disminuyó la velocidad y aunque se entiende que debió ser prudente con este factor y que esto fue un elemento importante para que se ocasionara el accidente, a juicio de este Despacho el completo desconocimiento de la normatividad marítima por parte del capitán de la nave "YENIS MAR" fue la causa eficiente del daño, pues de haber sido titulado por la Autoridad Marítima, habría tenido el conocimiento para actuar conforme a las normas que predicán la seguridad marítima y así evitar lo sucedido, por lo tanto su completa negligencia anula la conducta del capitán de la nave "ORCA".

En este orden de ideas, se genera la culpa exclusiva de la víctima como causal de exoneración en el régimen de responsabilidad, pues el daño que sufrió la nave "YENIS MAR" se produjo únicamente por responsabilidad de quien iba al mando de ésta, en consecuencia se rompe el nexo causal entre el daño y la conducta del señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA.

Ahora bien, este Despacho debe manifestar que no está de acuerdo con el planteamiento del Capitán de Puerto de Santa Marta, en cuanto a la responsabilidad del armador de la nave "YENIS MAR", ya que ésta se desprende de un mandato legal contenido en el numeral 2 del artículo 1478 y 1479 del Código de Comercio, que establece:

*"Son obligaciones del armador:*

*Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y*

*(...)*

*Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán.*

Lo cual indica que, habiéndose presentado o comprobado la culpa del capitán de la nave, entra aquél a responder por ésta, es decir, no es responsable del hecho sino de las consecuencias que se generan, puesto que el señor RAFAEL TORRES PALOMINO le prestó la motonave al señor EDGAR MERCADO CAMPO, lo cual traslada la responsabilidad únicamente a quien reporta el beneficio, como acontece en el comodato<sup>3</sup>.

No obstante, su responsabilidad en cuanto a la violación a las normas de Marina Mercante radicó en no tener la nave "YENIS MAR" con los certificados al día y sin haberla matriculado ante la Autoridad Marítima conforme lo establece la Ley 730 de 2001, con lo cual debió hacerse merecedor de una sanción independiente a la del capitán por constituirse en una falta propia.

<sup>3</sup> Artículo 200 del Código Civil: El comodato o préstamo de uso en un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie mueble o raíz, para que haga uso de ella y con cargo de restituirla la misma especie después de terminar el uso.

Este contrato no se perfecciona sino por la tradición de la cosa.

## AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de daños y según el informe pericial presentado por el señor JAIRO GALINDO BARAHONA, perito naval designado por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el costo de los daños es:

- YENIS MAR: quinientos setenta mil pesos m/cte (\$570.000.00).

## VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

A pesar de haberse manifestado que el señor RAFAEL TORRES PALOMINO debió ser sancionado aparte del señor EDGAR MERCADO CAMPO, no es posible sancionar a los infractores, en tanto que el fallo de primera instancia se profirió tres años después de la fecha de ocurrencia de los hechos, por lo tanto procederá revocarse los artículos segundo y tercero de dicha decisión, de conformidad con el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.** - MODIFICAR el artículo primero del fallo del 05 de diciembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así, conforme a la parte motiva de la presente decisión:

"DECLARAR como único responsable del siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el 03 de mayo de 2002, entre las naves "ORCA" y "YENIS MAR", en el sector de la Bahía de Santa Marta, al señor EDGAR E. MERCADO CAMPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.540.770 de Santa Marta, capitán de la motonave "YENIS MAR"

**ARTÍCULO 2º.** - REVOCAR los artículos segundo y tercero del fallo de primera instancia del 05 de diciembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 3º.** - CONFIRMAR los demás artículos del fallo de primera instancia del 05 de diciembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 4º.** - NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor EDGAR E. MERCADO CAMPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.540.770 de Santa Marta, al señor RAFAEL EPIFANIO TORRES PALOMINO, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.071.402 de Pereira, capitán y armador de la motonave "YENIS MAR", al señor JOSÉ MIGUEL ANDRADE LUNA, identificado con cédula de ciudadanía No. 78.025.817 de Cereté, al señor ÓSCAR ARBOLEDA GIRALDO, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.063.828 de Cartagena, capitán y

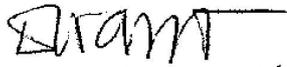
propietario de la nave "ORCA" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

10 6 SET. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo