

197

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 SEP 2017

Referencia: 14012011017

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 10 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" identificada con la matrícula CP04-1238 con la motonave "ROCA" de bandera colombiana, ocurrido el 1 de octubre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "ROCA", el día 2 de octubre de 2011, razón por la cual el día 5 de octubre de 2011 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 audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 10 de junio de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, en su condición de motorista de la moto marina "KATARA". Asimismo, se declaró que existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del motorista de la moto marina "KATARA".
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

10

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

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito LUIS FERNANDO GONZALÉZ SANCHEZ, en informe pericial rendido el 6 de noviembre de 2011, (folios 75 al 82), presentó lo siguiente:

"

(...)

1. CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR

De acuerdo a la información de campo recogida, el día 01 de octubre/11, siendo las 1330 horas, la moto Marina "KATARA" fue alquilada al señor Camilo Parra, en el sector de BELLO HORIZONTE, por un tiempo de 15 minutos, para lo cual fue instruido por parte del personal encargado de alquilarla, sobre la operación y las medidas de seguridad a tener en cuenta; al estar por concluir el lapso de tiempo y llevar como pasajero a su padre, Sr. Jairo Parra, toman la decisión de cambiar de puesto, para que el Sr. Jairo Parra, condujera la moto marina, dicha maniobra fue efectuada en inmediaciones donde se encontraba fondeada la lancha "ROCA"; al tomar el timón el Sr. Jairo Parra, parece que por desconocimiento en la operación, apretó la palanca de aceleración de la moto marina, con la consecuencia de colisionar con la lancha "ROCA", produciendo heridas menores a sus dos tripulantes.

2. CONDUCTA TECNICA Y NAUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

El señor Jairo Darío Parra, al parecer causante del siniestro, no recibió instrucciones por parte del personal encargado de alquilar la moto marina, de la operación de la misma, e imprudentemente pretendió maniobrar la moto marina, con las consecuencias ya conocidas.

La motonave "ROCA" se encontraba fondeada y abordo no se encontraba ninguna persona.

3. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL ABORDAJE

Acuerdo información recogida, al querer el Sr. Jairo Parra, pasar al gobierno de la moto marina, sin haber recibido por parte del personal encargado, instrucciones sobre la operación de la misma; por accidente al efectuar el cambio de puesto, oprimió la palanca de acelerador, dirigiéndose la embarcación sin control, colisionando con la lancha "ROCA", que se encontraba en el sector.

(...)

CONCLUSIONES:

Es mi concepto que la responsabilidad del siniestro marítimo (Colisión), la tienen las personas que operaban la moto marina, ya que efectuaron cambio del operador, sin que este hubiera recibido las instrucciones de operación del mismo, y por su inexperiencia y desconocimiento del modo de conducción ocasionaron que por accidente oprimiera el acelerador con la consecuencia que la embarcación se dirigiera sin control hacia la lancha que se encontraba fondeada cerca." (Cursiva fuera de texto)

158

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

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.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

*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."* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

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

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

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

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

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo.*
- (3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- (4) Los daños materiales sufridos por un buque;*
- (5) La varada o avería de un buque, **o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje**;*
- (6) Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- (7) Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el*

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

159

medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "ROCA", ocurrido el 1 de octubre de 2011.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, en calidad de motorista de la moto marina "KATARA" por cuanto entregó la moto marina a una persona que no tenía capacitación correspondiente para el manejo de este tipo de naves y no estaba habilitado para el manejo de la misma. Asimismo atendiendo a la clasificación de la nave, el subtipo y el servicio que prestaba no podía ser manipulada en ningún caso por otra persona distinta al Capitán.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Declaración rendida por el señor OLIVER POZO, planillero encargado de la moto marina "KATARA", narró los hechos de la siguiente manera:

"A las 1:30 horas de la tarde aproximadamente, nos dispusimos a hacer un recorrido de rutina hacia el sector de bello horizonte, en ese momento nos llamó un posible cliente, después de discutir el precio unos minutos llegamos a un acuerdo, y procedimos alquilar las motos marinas, el motorista encargado CAMILO PEREA le dio las respectivas instrucciones y el cliente CAMILO PARRA procedió a subir a la familia, antes de eso verificamos que ellos no estaban en estado de alicoramiento y el cliente procedió hacer el recorrido con la familia, al pasar 10 minutos del alquiler el señor CAMILO PARRA decide montar a su padre, casi para entregar la moto se la presta a su señor padre para que el la entregara, al tratar de prestársela o dársela, hacen una mala maniobra por tratar de cambiar de conductor en el agua, el padre del antes mencionado acciona accidentalmente el acelerador de la moto marina, a escasos pocos metros donde se encontraba la lancha ROCA y ocurrió la colisión, en el momento del accidente le prestamos auxilio yo y una lancha de rescate, ya en tierra se le dieron los primeros auxilios y posteriormente fueron embarcados en una ambulancia, quiero dejar claro que el accidente fue culpa del señor CAMILO PARRA que realizó la mala maniobra." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "ROCA" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

102

199

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Ahora bien, en declaración del señor EZEQUIEL ARTURO GARCIA CHARRIS, motorista de la motonave "ROCA" manifestó lo sucedido de la siguiente forma:

"Yo estaba de turno, yo estaba en la lancha ROCA ella estaba anclada a 180 metros de la orilla en el fondeadero eso es en el sector de bello horizonte, yo estaba en el cuarto de máquinas haciendo el mantenimiento de la lancha ROCA, si oía escuchar motos porque es normal que pasen constantemente por ahí pero cuando sentí un estruendo o un golpe yo salí del cuarto de maquina donde estaba y mire a ver y me di cuenta de que una moto marina había chocado con la lancha ROCA, yo me acerque inmediatamente en una canoa de remo a ver lo que había sucedido y si de pronto había heridos para auxiliarlos, pero ya cuando estaba llegando se acercó una lancha gusanera y le prestó ayuda a las personas que estaban heridas inmediatamente me regresé hacia la lancha ROCA para ver que daños había causado la moto a la lancha (...)" (Cursiva fuera de texto)

Asimismo obra declaración rendida por el señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, en condición de motorista de la moto marina "KATARA", narró los hechos de la siguiente manera:

"Nosotros bajamos la moto con el compañero OLIVER POZO y de ahí nos fuimos para el lado de Bello Horizonte, y de ahí nos llamó el cliente que cuanto valía el servicio, nosotros le alquilamos 15 minutos de ahí el señor decidió montar la moto y yo le di las instrucciones al señor CAMILO PARRA de como él debía que manejar, como se prende la moto y donde va la llave que tenía que manejar desde la boya 50 metros hacia afuera, no acercarse a las lanchas, ni a las demás motos, el señor CAMILO PARRA sale con la esposa y el hijo de monta a la familia y después llega a la orilla y recoge al señor JAIRO DARIO PARRA y se le dijo que si iba a hacer cambio que viniera directamente a la orilla, de ahí cuando faltan 5 minutos yo me fui a almorzar, se quedó mi compañero OLIVER POZO, el accidente no lo vi, cuando yo llegué ya estaban los turistas el señor CAMILO y JAIRO PARRA le dimos los primeros auxilios y buscamos la ambulancia y lo ayudamos a montar con los otros compañeros." (Cursiva fuera de texto)

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

pu

Teniendo en cuenta las citadas declaraciones, se puede colegir que siendo las 13:30 horas del día 1 de octubre de 2011 en el sector de Bello Horizonte, el señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA alquiló la moto marina "KATARA" al señor CAMILO PARRA, impartándole una serie de instrucciones antes de que la empezara a manipular. Al encontrarse operándola y estar por acabar el tiempo acordado de alquiler se dispuso a recoger al señor JAIRO PARRA el cual iría como pasajero, pero al cabo de unos minutos proceden a cambiar de puesto con el fin de que el señor JAIRO PARRA tomara el control de la moto marina, accionando accidentalmente el acelerador y teniendo como consecuencia la colisión con la motonave "ROCA" que se encontraba fondeada en la zona.

Por otra parte, en declaración de la señora MERCEDES SANCHEZ SILVA, en condición de Representante legal del CLUB NAUTICO MAR AZUL al requerirle que respondiera si en el manual de gestión de seguridad se encontraban establecidas las medidas de seguridad, inducción y capacitación para las personas encargadas de la operación en la embarcación, contestó:

"Si se encuentran establecidas, nosotros hicimos el curso de patrón de bahía donde nos enseñaron los primeros auxilios, los reglamentos más mínimos de una embarcación de una embarcación, y la prioridad es salvar a la gente y después salvar a las otras cosas."
(Cursiva fuera de texto)

Con respecto a que instrucciones están impartidas para el control de las operaciones de las embarcaciones a atender, prevenir y mitigar accidentes, sostuvo:

"Se le da una instrucción al turista pero eso lo da el motorista, verbal y después él se monta en la moto marina y le da una vuelta de inducción, se le entregan sus chalecos y se hace la planilla." (Cursiva fuera de texto)

De otro lado, en informe pericial suscrito por el señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, al referirse sobre las posibles causas que dieron origen al siniestro marítimo de abordaje, determinó:

"Acuerdo información recogida, al querer el Sr. Jairo Parra, pasar al gobierno de la moto marina, sin haber recibido por parte del personal encargado, instrucciones sobre la operación de la misma; por accidente al efectuar el cambio de puesto, oprinió la palanca de acelerador, dirigiéndose la embarcación sin control, colisionando con la lancha "ROCA", que se encontraba en el sector." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por lo tanto se evidencia que la causa principal originaria del presente siniestro fue la maniobra por el cual el señor JAIRO PARRA intercambió de puesto con el señor CAMILO PARRA, lo que hizo que accidentalmente presionara el acelerador de la moto marina. Sin embargo, dentro del informe pericial señala que el personal encargado no impartió instrucciones sobre la manipulación de la moto marina a la persona que darían en alquiler, lo cual no ocurrió debido a que si fueron impartidas las medidas de seguridad e inducción previas al alquiler de la misma, lo cual se puede corroborar en las declaraciones de los señores OLIVER POZO y CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, planillero encargado y motorista respectivamente.

Así las cosas, conforme a las enunciadas pruebas, la investigación por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "ROCA", ocurrido el 1 de octubre de 2011, el señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA era el agente responsable de la actividad peligrosa, muy a pesar de haber entregado en alquiler la moto marina al señor CAMILO PARRA,

200

pues en los términos del Código de Comercio se entiende que es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³, así mismo conforme lo preceptúa el artículo 1503 de la norma *ibídem* su responsabilidad empieza cuando se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

No obstante, el Despacho puede concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "ROCA", intervino uno de los eventos eximentes de responsabilidad como lo es el hecho de un tercero, debido a que se demostró que conforme a las pruebas obrantes en el expediente que la causa que originó el siniestro fue la maniobra por el cual las personas que se encontraban operando la moto marina decidieron cambiar de puesto, oprimiendo accidentalmente el acelerador con dirección a la nave "ROCA", hecho que es suficiente para romper el nexo de causalidad en la responsabilidad por actividad peligrosa que pesa sobre el señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA como Capitán de la moto marina.

Vale la pena precisar que el hecho de un tercero, consiste en la intervención exclusiva de un agente jurídicamente ajeno al demandado en la producción de un daño. Para que el hecho de un tercero tenga poder exoneratorio, dicha conducta debe reunir las mismas características de imprevisibilidad e irresistibilidad que se requieren para la fuerza mayor y el caso fortuito, así como que el hecho único exclusivo debe ser determinante del daño producido.

Sobre el eximente de responsabilidad indicado y el criterio de imprevisibilidad e irresistibilidad, la Sección Tercera, Subsección A del Consejo de Estado, Consejero Ponente Mauricio Fajardo Gómez, Radicación número: 66001-23-31-000-1998-00409-01(19067), sostuvo:

"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo ^{3/4} pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (artículo 64 del Código Civil) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados^{3/4} (...).

«La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida».

En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño sólo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de cuyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que éste deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

10

o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, como el artículo 64 del Código Civil y la, jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual "[I]mprevisible será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto).

Sentado lo anterior, el Despacho procederá a modificar el artículo primero del fallo de primera instancia exonerando de responsabilidad al señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA por cuanto se demostró que operó el evento eximente de responsabilidad de hecho de un tercero.

3. Con relación al avalúo de los daños como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje, se constata que en dictamen pericial se determinaron los daños sufridos por la motonave "ROCA" en una cantidad correspondiente a la suma de cuatrocientos cincuenta mil pesos m/cte. (\$ 450.000.00). Por lo tanto, se procederá a confirmar el segundo artículo del fallo de primera instancia.

4. Por su parte, en lo relacionado con la presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante, se evidencia que el señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, en su condición de Capitán de la moto marina "KATARA", no cumplió lo consagrado en la Resolución No. 0264 CP4-AGMN del 25 de noviembre de 2010, expedida por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, por medio de la cual se otorga la autorización especial para prestar el servicio público de transporte de pasajeros a la empresa CLUB NAUTICO MAR AZUL debido a que atendiendo a la clasificación, subtipo y servicio que presta, no podía ser operada por nadie distinto a él. Por lo tanto el Despacho procederá a confirmar la multa impuesta correspondiente a la suma de seiscientos dieciséis mil pesos m/cte. (\$ 616.000.00).

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 10 de junio de 2014, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"EXONERAR de responsabilidad civil por el siniestro marítimo de abordaje de la moto marina "KATARA" con la motonave "LA ROCA", ocurrido el día 1 de octubre de 2011, al señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA identificado con la cedula de ciudadanía No. 1.004.351.264 expedida en Santa Marta, en su condición de Capitán de la moto marina "KATARA", con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

Handwritten mark

201


ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 10 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor CAMILO ANDRÉS PEREA RUA, en condición de Capitán de la moto marina "KATARA", al señor CESAR ANDRÉS FORERO SÁNCHEZ, en condición de propietario de la citada nave y del establecimiento comercial "CLUB NAUTICO MAR AZUL", al representante legal de la Sociedad PROMOTORA DE SERVICIOS MARITIMOS Y FLUVIALES ARBOLEDA HERMANOS Y CIA LTDA. en condición de armadora de la motonave "ROCA", al señor EZEQUIEL ARTURO GARCIA CHARRIS en condición de Capitán de la motonave "ROCA" y a la Doctora LIANE SAUMET MENDINUETA, apoderada de la Sociedad PROMOTORA DE SERVICIOS MARITIMOS Y FLUVIALES ARBOLEDA HERMANOS Y CIA LTDA., a la Doctora KATIA ANDREA GONZALEZ ROBLES, apoderada del CLUB NAUTICO MAR AZUL y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 27 SEP 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo