

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 14012015011  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de diciembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana y el kayak sin nombre y en consecuencia las lesiones graves causadas por las operaciones de la nave, ocurrido el día 29 de octubre de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante oficio del 5 de noviembre de 2015, la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, en calidad de víctima informó la ocurrencia de los siniestros marítimos, puso en conocimiento del Capitán de Puerto de Santa Marta los hechos ocurridos.
2. Por lo anterior, el día 10 de noviembre de 2015, 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 día 28 de agosto de 2016, a través de la cual declaró responsable al señor JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN, en calidad de Capitán de la motonave "LATIGO DOS", por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje con el kayak sin matrícula.

En igual sentido, declaró responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante del señor JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN, en calidad de Capitán de la motonave "LATIGO DOS", en consecuencia le impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a la suma de seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos m/cte. (\$689.454), pagaderos en forma solidaria con el señor CARLOS ALBERTO ESPELETA SOTILLO, Propietario de la citada nave.

Así mismo, declaró responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante al señor OSCAR JOSÉ GIRALDO ALZATE, en condición de Propietario del kayak sin matrícula, y se le impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a la suma de seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos m/cte. (\$689.454).

4. 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.

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

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas arrimadas al proceso se evidencia que lo ocurrido fue que el día 29 de octubre de 2015, los señores ANA LETICIA RIVERA GIRALDO y OSCAR JOSE GIRALDO ALZATE, este último como Capitán y Propietario del kayak sin nombre fue, que estando de regreso los citados señores bordeando el arrecife de Puerto Luz, recibieron un fuerte impacto por la motonave "LATIGO DOS" el que arrojó a los tripulantes al agua y en consecuencia la señora RIVERA GIRALDO sufrió lesiones y trauma quedando incapacitada con dificultades para la marcha y la respiración.

Por su parte, el Capitán de la motonave "LATIGO DOS" expresó en su declaración que nunca pensó que habría un kayak en la zona de impacto, pero que al sentir el golpe vio que los tripulantes cayeron al agua y les brindó auxilio, así mismo, que se encontraba solo en la nave, que esta no tenía zarpe, pues el único requisito para navegar es que se reportaran ante la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

### 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:

Apelación Siniestros Marítimos de Abordaje de la M/N "LATIGO DOS" contra el A/N tipo kayak SIN NOMBRE y en consecuencia las lesiones graves causadas a una persona.  
Radicado: 14012015011

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.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre la ocurrencia de los siniestros marítimos de abordaje entre las motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana y el kayak sin nombre, y las lesiones graves causadas por las operaciones de las citadas naves, es pertinente realizar el siguiente análisis:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece define como accidentes o siniestros marítimos:

*"Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional (...)"* (cursiva fuera de texto).

En igual sentido, prevé que son 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"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece<sup>1</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"* (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. (...)"* (cursiva fuera de texto).

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

---

<sup>1</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Ahora bien, conforme a lo probado en el expediente se tiene lo siguiente:

- Mediante informe rendido por la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, en calidad de víctima informó la ocurrencia de los siniestros marítimos (folio 2), informó lo siguiente:

"Como de costumbre todos los días salgo con mi esposo a dar un paseo por la bahía del Rodadero y siendo las 10 de la mañana fuimos golpeados por una lancha de nombre Látigo Dos, veníamos de regreso bordeando el arrecife de Puerto Luz, hemos recibido fuerte impacto, fuimos arrojados al agua y sufrimos múltiples golpes en la cabeza, hombro derecho y región lumbar quedando grandes hematomas e imposibilidad para la marcha y demasiado incapacitada, mi esposo recibió golpes en ambos hombros (...)" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

- Copia de historia clínica de la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, otorgada en el Instituto del Corazón de Santa Marta en la que se refirió lo siguiente: "Refiere paciente que hoy en horas de la mañana presentó trauma contundente por lancha en la playa presentando golpes en la cabeza, hombro derecho ahora con limitación y trauma en cadena derecha refiere ahora mucho dolor en región retroesternal intenso opresivo con dificultad para la respiración (...)" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).
- En declaración rendida por el señor JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN, Capitán de la motonave "LATIGO DOS", relató los hechos de la siguiente manera: "Eso fue temprano como a las 09:00 AM, yo iba hacia el muelle, nunca pensé que iba a ver un kayak por ahí, cuando sentí el golpe enseguida miré y los vi fue a ellos que estaban en el agua, y pensé que no era una zona acta para que ellos estuvieran por ahí, pero los recogí para darle los primeros auxilios. La señora me pedía que se le había caído el celular que le costaba un millón de pesos, lo cual el celular se lo rescaté y se lo entré en la orilla, lo cual fue muy difícil para encontrarlo. Me pidió que la acompañara al CAI y le dije enseguida que si estaba muy golpeada la llevo al seguro, lo cual la señora me hizo esperar como dos horas mientras fue a su apartamento y se bañó, y hay la llevé a la clínica cardiovascular (...)" (sic), (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le solicitó que informara cuanta tripulación traía al momento del incidente, a lo que contestó: "Ese día venía yo solo" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le preguntó si para la fecha de los hechos contaba con zarpe, a lo que indicó: "Para ese tiempo no había zarpe del destino Rodadero a Playa Blanca, no hay zarpe, hay es de ciudad a otra ciudad, tengo entendido que es el zarpe, que uno informe el control marítimo es el único requisito que nos pidieron"

Preguntó la Abogada KAREN PATRICIA SUÁREZ ROMANO: En razón a lo manifestado con antelación, sírvase decir al despacho si cuando tú dices que luego de escuchar un fuerte golpe, y viste a la señora golpeada, te referías al impacto de la lancha que tú conducías contra el cuerpo de la señora ANA LETICIA, a lo que CONTESTO: *"Yo iba despacio y sentí fue un roce, que el kayak no sufrió ningún daño"* (cursiva del Despacho).

- Copia de la incapacidad médica otorgada por Asistencia Médica, de fecha 10 de noviembre de 2015, en la que debido a los dolores presentados por la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO y la incapacidad para movilizarse con normalidad se le concedió una incapacidad por quince (15) días (folio 74).
- En declaración rendida por la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, en calidad lesionada por la motonave "LATIGOS DOS", quien relató los hechos de la siguiente manera: *"De costumbre salimos todas las mañanas a nadar, pescar, ese día íbamos por los lados de los arrecifes, ya veíamos de regreso ese día de semana de temporada baja y no vimos a nadie, aproximadamente 9:30 de la mañana ya cuando veníamos de regreso sentimos el impacto el golpe, caímos al mar mi esposo y yo, el uno quedó de un lado y yo quedé del otro lado del kayak, nos sumergimos profundo porque era hondo del lado donde estábamos, de inmediato sentí un dolor fuerte en el brazo en la región lumbar que me impedía incluso levantarme hacia el kayak, nos percatamos que el muchacho de la lancha avanzada hacia adelante, él escuchó los gritos y regresó y nos ayudó, nos remolcó en el kayak hasta la bahía (...) Yo fui a la Fiscalía para mirar a ver quién me iba a responder por lo que me había sucedido y como no encontraba respuesta ni nada en la Fiscalía no aceptaron denuncia y me mandaron a la Defensoría del Pueblo y de ahí una doctora me mandó el médico legista, fui a medicina legal y la doctora no identificó en la radiografía fractura, ella me evaluó, pero ella evaluaba por lo que ella veía y para ese entonces ya se me fueron quitando los morados y me dieron de incapacidad 12 días y ella no identificó la fractura pero el que vio la fractura fue el ortopedista" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).*

Se le preguntó: Si al momento de ocurrir el accidente tenían puestos los chalecos salvavidas, a lo que contestó. "No teníamos chalecos salvavidas" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le preguntó si el kayak se encuentra matriculado, a lo que dijo: "No conozco porque él se lo compró a un señor de Cali, es de uso particular, no se alquila" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le solicitó informar las lesiones sufridas, a lo que contestó: "Un hematoma en la cabeza, un golpe en el hombro, lesión de costilla y hematoma grande en la legión lumbar y dolor permanente en la columna, mi esposo sufrió un golpe en el hombro, como un rayoncito" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

- En declaración rendida por el señor OSCAR JOSE GIRALDO ALZATE, en calidad de testigo de los hechos y propietario del kayak, quien relato lo acontecido de la siguiente manera: *"Nosotros con mi esposa acostumbramos a salir en las horas de la mañana*

*de 730 a 930 de la mañana por los alrededores de arrecife, ese día precisamente estábamos en una faena de pesca los dos a una distancia de la playa, más o menos a unos 15 metros, la lancha en mención salió con pasajeros para playa blanca, más o menos a las 830 de la mañana, no había más lancha en ese momento en la bahía, solamente iba esa y del resto no había más, de regreso acostumbramos a pescar alrededor del arrecife en un apare que es rocosa y no hay paso de lancha pero es una parte que se puede pescar fácilmente, pero nosotros nos hemos venido despacio, el arrecife llega, hay una parte donde hay una roca grande que sale del lado derecho de la orilla del mar, nosotros veníamos de regreso, total que yo no siento la lancha, yo vengo detrás, y ella viene adelante remando, vengo guiando el kayak, cuando en ese momento veo que me va pasando la lancha con la parte de babor de la lancha me dio en la parte de atrás del kayak, entonces apenas nos golpea la ola voltea el kayak y nos tira al agua, entonces es donde cae mi señora con el kayak golpea el pecho en la parte baja de la espalda del lado derecho, inclusive ella presentó una foto del golpe que le dio en el expediente, y a raíz del golpe le ha fracturado dos vértebras y el primer mes fue de muerte, pasaba las noches en velas porque no se podía acomodar, los analgésicos no la aliviaban totalmente, y a mí me golpeó en el hombro izquierdo fue leve, pero en el hombro derecho fue más duro, me tocó y siento el golpecito, el muchacho que venía manejando la lancha nos ha auxiliado y nos lleva a techo verde, a mi señora se le cayó el celular (...)"(cursiva, negrilla y subraya del Despacho).*

Se le preguntó: Cuantas personas se encontraban en la motonave "LATIGO DOS" al momento de ocurrir el siniestro, a lo que dijo: "Una persona" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le preguntó a qué velocidad aproximada venía la motonave "LATIGO DOS" al momento de ocurrir el siniestro, a lo que contestó: "No sabría decirlo, para mí no venía duro, sino que como eso tiene fuerza y empuja duro" (cursiva del Despacho).

Se le preguntó si al momento de ocurrir el accidente tenían puesto chalecos salvavidas, a lo que dijo: "No, realmente ese día no, y tengo tres pares de chalecos" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le preguntó si el kayak se encuentra matriculado, a lo que contestó: "No, es un kayak particular" (cursiva, negrilla y subraya del Despacho).

Se le preguntó sobre las lesiones sufridas como consecuencia del siniestro marítimo, a lo que dijo: "Realmente la que llevó la peor parte fue mi esposa, se me olvidaba que ella también sufrió un golpe en la cabeza, en el costado como había dicho anteriormente y la fractura de las dos vertebras, yo sufrí un golpe en el hombro que todavía lo resiento, me duele al moverlo y un pequeño golpe en el hombro izquierdo pero no tiene importancia" (cursiva del Despacho).

Así las cosas, confrontados los hechos con las normas indicadas queda claro para este Despacho que no se comprobó la configuración de los siniestros marítimos de abordaje de la motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana, contra el kayak sin

matrícula y en consecuencia las lesiones graves de la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, éstas últimas debido a que se comprobó que ante los dolores y la dificultad de movimiento producto del siniestro marítimo se le concedió una incapacidad por el término de quince (15) días, lo que permite el Despacho evidenciar su configuración conforme los parámetros establecidos por la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo, adoptada el 16 de mayo de 2008 - Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo endilgada por el fallador de primera instancia al señor JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN, en calidad de Capitán de la motonave "LATIGO DOS", se tiene conforme las declaraciones transcritas con anterioridad, para lo que se debe tener en cuenta lo establecido en las Reglas 5, 6, 7, 8 y 14 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes (1972) - (COLREG) aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981, así:

Regla 5. VIGILANCIA:

*"Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje"*, (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

Regla 6. VELOCIDAD DE SEGURIDAD:

*"Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento (...)"*, (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

Regla 7. RIESGO DE ABORDAJE:

*" a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados para la circunstancia y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe (...)"*, (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

REGLA 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE:

*" (...)"*

*b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.*

*c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente el rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición que*

se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.

e) Si es necesario, con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión, (cursiva, negrilla, y subrayas del Despacho).

## SECCIÓN II. CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO.

### REGLA 18. Obligaciones entre categorías de buques.

Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13, a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: i) un buque sin gobierno; ii) un buque con capacidad de maniobra restringida (...)

d) i) todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28. (...)

Así las cosas, este Despacho acoge el planteamiento del *a quo* al declarar la responsabilidad en la ocurrencia de los siniestros marítimos de abordaje de la motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana, contra el kayak sin matrícula y en consecuencia las lesiones graves de la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, en cabeza del Capitán de la motonave "LATIGO DOS", toda vez, que quedó demostrado que el kayak carece de gobierno.

Sin embargo, se procederá a modificar la decisión de primera instancia en el sentido de incluir en la parte resolutive la declatoria de responsabilidad en la ocurrencia de la consecuencia del siniestro marítimo de abordaje por parte del Capitán de la motonave "LATIGO DOS", toda vez, que el fallador de primera instancia en esta parte del fallo, únicamente se pronunció sobre el abordaje acaecido.

3. Por su parte, y en relación con el avalúo de daños, este Despacho comparte la decisión del *a quo* en relación con la abstención para fijarlos, por tanto se mencionó en las declaraciones y en algunos soportes partes de los gastos médicos que debió sufragar la lesionada, pero no se contemplaron todos los parámetros necesarios para su fijación.

4. Finalmente, y en relación con las presuntas vulneraciones a la normatividad marítima

colombiana determinadas en el presente asunto las que se deben identificar por disposición del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se evidencia que el Capitán de la motonave "LATIGO DOS" vulneró lo dispuesto en el artículo 016 de la Resolución 0386 de 2012, al navegar muy cerca de la costa, poniendo en peligro los pasajeros, la carga y los turistas poniendo peligro la seguridad de la vida humana en el mar, así mismo, lo dispuesto en el ítem D 13 del anexo A del Reglamento Nacional de Catalogación Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana, contenido en la Resoluciones DIMAR 220 de 2012 y 415 de 2014.

Por parte del Propietario del artefacto naval tipo kayak sin nombre, no se encontraba matriculado ante la Autoridad Marítima colombiana, ni sus tripulantes contaban con chaleco salvavidas, incumpliendo lo establecido en los códigos 035 y 064 de la Resolución 0386 de 2012, razón por la que se procederá a confirmar en su integridad la decisión consultada.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 28 de diciembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable al señor JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.082.991.419, en calidad de Capitán de la motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana, por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje contra el artefacto naval tipo kayak sin nombre y en consecuencia las lesiones graves causadas por las operaciones de la nave a la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia".

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los demás artículos de la decisión del 28 de diciembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión a los señores JUAN JOSÉ TEHERÁN BELTRÁN y CARLOS ALBERTO ESPELETA SOTILLO, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "LATIGO DOS" de bandera colombiana y OSCAR GIRALDO ALZATE, en calidad de Propietario del artefacto naval tipo kayak sin nombre, la señora ANA LETICIA RIVERA GIRALDO, tripulante de la citada nave, al Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA, Apoderado del Propietario de la nave "LATIGO DOS", a la Abogada KAREN PATRICIA SUÁREZ ROMANO, en calidad de Apoderada de la señora RIVERA GIRALDO, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

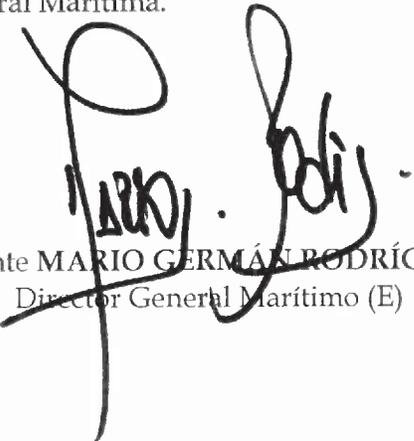
**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

Apelación Siniestros Marítimos de Abordaje de la M/N "LATIGO DOS" contra el A/N tipo kayak SIN NOMBRE y en consecuencia las lesiones graves causadas a una persona.  
Radicado: 14012015011

**ARTÍCULO 5º.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

22 MAR 2018



Contralmirante MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA  
Director General Marítimo (E)