

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

Referencia: 14012012011  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de mayo de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de Abordaje de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, ocurrido el 27 de julio de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 30 de julio de 2012, suscrita por el señor JUAN CARLOS ROMERO, en calidad de Gerente General de la Marina de Santa Marta, la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana.
2. En virtud de lo anterior, el día 14 de agosto de 2012, 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 27 de julio de 2012, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro a los señores HENRY LOZANO ARBOLEDA y LUIS ENRIQUE ATEORTUA CONTRERA, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "MARIA PAULINA". Así mismo, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

En igual sentido, los declaró responsables por violación a las normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones novecientos cuarenta y siete mil quinientos pesos m/cte. (\$2.947.500).

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 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.

### ANÁLISIS TÉCNICO

En el presente asunto no hubo dictamen pericial, pero de la revisión de las pruebas obrantes en el proceso se concluye que la causa efectiva por la que ocurrió el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "MARIA PAULINA" fue porque encontrándose la nave fondeada al frente de Guardacostas debido a que se les partió el eje de la hélice, por acción del mal tiempo y los fuertes vientos fueron a parar al Rodadero y luego remolcados en compañía de Guardacostas hasta llegar frente al parque Simón Bolívar.

Al encontrarse la nave sin propulsión y presentarse el garreo del ancla abordó a la motonave "SOLSEEKER" que se encontraba fondeada en la Marina de Santa Marta.

### 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 las etapas de la investigación en primera instancia, este Despacho evidencia que 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. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, acaecido el 22 de noviembre de 2010, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en calidad de Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" y

del señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERAS, Propietario de la nave debido a que no tomaron las medidas necesarias para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo.

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

- Informe del 30 de julio de 2012, suscrita por el señor JUAN CARLOS ROMERO, en calidad de Gerente General de la Marina de Santa Marta, se informó: "(...) *La embarcación "MARIA PAULINA" que se encuentra fondeada en la Bahía de Santa Marta, ingresó sin previo aviso, ni autorización a las instalaciones de la Marina a las 9:30 pm, por lo observado esta embarcación no tenía un Capitán al mando, ni motores funcionales que le permitieran tener un ingreso seguro. Por lo tanto su arribo fue totalmente descontrolado, amenazando el bienestar humano y material de la comunidad de la Marina. En este ingreso no autorizado y descontrolado logró causar un daño leve al yate Solseeker atracado en el muelle*" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).
- Declaración rendida por el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en calidad de Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" en la que relató los hechos de la siguiente manera: "El día 27 de julio encontrándome en Ibagué, me llamó el Capitán de Puerto a las 00:04 relatándome que la motonave se había metido a la marina y que no sabía qué hacer con ese barco, yo respetuosamente le dije que lo iba a sacar de la marina, el cual había entrado por acciones de la brisa, dándole ordenes por teléfono al Marino para sacarlo, recibimos ayuda de Guardacostas y de un remolcador se hizo la maniobra y se fondeó nuevamente, dejo constancia que nuestro interés no era llegar a Santa Marta debido a que este puerto no es puerto seguro para naves pequeñas y solicité que el barco fuera llevado a Taganga, el informe que tenía de la Capitanía dado por el funcionario de Guardacostas que nos acompañó en el remolcador y por orden del Capitán de Puerto teníamos que traer el barco y llevarlo al frente del muelle de Guardacostas, aduciendo para efectos de la investigación, este puerto por experiencia en el año 2000 y 2001 en la motonave MY BOAT de bandera colombiana tuve los mismos inconvenientes que tuve con MARIA PAULINA en la cual siempre había garreo por el mal tiempo, conclusión si me hubiera dejado llegar a Taganga o Riohacha, yo no tendría estos problemas, este tipo de embarcación pequeña siempre los Armadores dejan un celador, y se despacha la tripulación, en estos momentos no percibo salario como Capitán del barco pero colaboro con todos los hechos, para cuando el barco tenga trabajo sea convocado como Capitán, en estos momentos el día 30 de julio se pagó dos millones de pesos por los perjuicios acaecidos y esperamos que el señor JUAN CARLOS ROMERO envié el acuerdo."

Acerca de a quien dejó encargado del barco mientras se encontraba en Ibagué dijo: "Al señor Reynaldo Ramos, él no tiene licencia de navegación, él es un celador"

En relación con las condiciones en las que dejó fondeada la motonave "MARÍA PAULINA", informó: "La motonave MARIA PAULINA la dejé con un ancla de pala artesanal que cumple con los estándares para el tamaño y eslora del barco con un cabo de 70 a 80 metros aproximadamente y el área donde hice el fondeo tiene 5 metros de profundidad."

Sobre cuál era el lugar que tenía autorizado para fondearse informó: "Le reitero el que nos trajo ahí fue por orden dada por el Capitán de Puerto de Santa Marta, quien nos dijo que nos fondeáramos al frente del muelle de Guardacostas debido a que tuvimos una avería al partirse el eje de la hélice, y fuimos remolcados."

Acerca de las razones por las que no se encontraba a bordo el día de los hechos, dijo: *"Porque los barcos pequeños en Colombia que ejercen el oficio de carga seca, los dueños cuando el barco no está produciendo despachan la tripulación y dejan un celador mientras solucionan sus problemas de daño, para cuando el barco está listo, convocan nuevamente la tripulación, no existe una ley en Colombia que obligue a los Armadores a tener la tripulación constante a bordo, porque al existir la ley fracasarían los barcos pequeños, en estos momentos la marina mercante de Colombia los realizan los barquitos pequeños, para su cabotaje. Es la primera vez que el suscrito realiza la ruta autorizada por DIMAR Turbo - Puerto Bolívar en los últimos 100 años."*

De la anterior declaración se concluye que la motonave "MARIA PAULINA" ingresó a la marina de Santa Marta por acciones de la brisa, y que llegó a este puerto porque la nave sufrió una avería al partirse el eje de la hélice, ante ello arribó por instrucciones del Capitán de Puerto, que en estos eventos se despacha la tripulación de la nave y se deja a cargo de un celador que no tiene licencia de navegación.

- Declaración rendida por el señor JOHNNY MONTOYA VALENCIA, Administrador de la motonave "MARIA PAULINA", sobre las condiciones en las que dejó fondeada la nave, dijo: *"Cuando yo me fui la dejé sin el timón sin el eje, porque lo llevé a Santa Marta a arreglar esas piezas, porque había llegado en arribada forzosa por esa razón."*

Acerca de las razones por las cuales para el día de los hechos se encontraba fondeado al lado de la Marina Internacional, informó: *"Porque el ancla se garrió, y porque el barco no tiene propulsión."*

En relación con los daños que se le ocasionaron a la motonave "SOLSEEKER" con el abordaje, indicó: *"Se le produjo un daño leve supuestamente se le rayó la pintura, y ya, eso fue lo que ellos dijeron, se llegó a un arreglo con el dueño del "SOLSEEKER" me tocaba pagar dos millones (...)"*

Sobre las circunstancias en las que se produjo el abordaje de la motonave "MARIA PAULINA" y la motonave "SOLSEEKER" dijo: *"Porque donde estábamos fondeados que era la bahía no era muy segura, y el viento estaba muy fuerte y acarreó que empezara a garrear la motonave, la cual no se podía detener porque estaba sin propulsión, por eso llegamos en arribo forzoso, y aclaro eso no fue una colisión sino un roce, y se produjo por causas naturales."*

De lo dicho por el Administrador de la motonave "MARIA PAULINA" se concluye que dejó la nave sin el timón y sin eje pues llevó a arreglar estas piezas, que los hechos ocurrieron debido a que el ancla garreó y porque el barco no tenía propulsión, así mismo, que se le produjeron daños a la motonave "SOLSEEKER" en la pintura, que la zona donde se encontraban fondeados era la bahía la cual no era muy segura y que lo que se produjo no fue una colisión, sino un roce por causas naturales.

- En declaración rendida por el señor REINALDO RAMOS REALES, en calidad de testigo de los hechos, sobre las circunstancias en las que se produjo la colisión entre las motonaves "MARIA PAULINA" y "SOLSEEKER", dijo: *"Esa noche la brisa estaba muy fuerte y el ancla se garrió y la brisa lo dirigió hacía la Marina, y no hubo golpe porque se colocaron*

*las boyas por parte del trabajador de la Marina, que evitaron un choque fuerte, se encontraba el Capitán del "SOLSEEKER"."*

- En declaración rendida por el señor EDGAR ANTONIO ROMERO PATERNINA, en calidad de Capitán de la motonave "SOLSEEKER" narró los hechos de la siguiente manera: *"Recibí una llamada del Marinero de Cubierta Juan Carlos Cotes indicándome que una motonave había garreado y entró a la Marina y estaba golpeando a la motonave SOLSEEKER aproximadamente a las 10:20 de la noche llegué a la Marina y observé a la motonave MARIA PAULINA que estaba con proa hacia la bocana de la Marina y la popa del lado de babor estaba golpeando al popa del SOLSEEKER, la embarcación tenía el ancla en el agua y tres cabos amarrados uno del lado de babor amarrado al muelle F y dos del lado de estribor amarrados al muelle E, había personal de la Marina, personal de Guardacostas y nuestro Marinero y personal de otros botes de la Marina, muy hábilmente corrieron las boyas del lado de estribor del yate SOLSEEKER los funcionarios de Guardacostas y el personal de la Marina sugerían dejar a motonave MARIA PAULINA en el lugar donde se encontraba porque no tenía propulsión y la darne cuenta que continuaba golpeando proa del SOLSEEKER llamé a la Capitán Guillermo Rodríguez, él fue la persona que me consiguió el remolcador que lo escoltara fuera de la Marina, trajo el remolcador para realizar la maniobra pudieron sacar la embarcación MARIA PAULINA fuera de la MARINA, llamé al Agente Marítimo Edgar y eso fue todo."*

*Acerca de los daños que sufrió la motonave "SOLSEEKER" indicó: "Recibió un golpe en proa, en el ancla, recibió un golpe en la zona de babor proa, se dobló el pasamanos en la zona de babor proa, y en la zona donde quitaron las boyas recibió golpes del lado de estribor, no se ha cuantificado el valor de los arreglos porque son más arreglos de estética."*

De la declaración rendida por el Propietario de la motonave "SOLSEEKER" se concluye que la nave "MARIA PAULINA" ante la falta de propulsión golpeó en diferentes oportunidades a la nave "SOLSEEKER" y como consecuencia se dobló el pasamanos en la zona de babor proa, recibió golpes en proa, ancla y en la zona donde quitaron las boyas.

- Declaración rendida por el señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERA, en calidad de Propietario de la motonave "MARIA PAULINA", en la que sobre los hechos indicó: *"No Tengo ningún conocimiento, porque la nave en mención se la entregue al señor Isidro Montoya, y él era quien respondía por cualquier situación que se presentara en la misma".*

*Sobre el último mantenimiento efectuado a la nave, dijo: "No tengo conocimiento cuando fue el último mantenimiento que se le hizo a la motonave, puesto que la misma le fue entregada a en venta al señor Isidro Montoya Barón y era este quien realizaba todo este tipo de mantenimiento y situaciones que se presentaran con la nave."*

En relación con el registro de la Escritura Pública y la cancelación de matrícula por cambio de dominio, informó: *"No la he registrado por el simple hecho de que el acuerdo de voluntades entre las partes no se ha perfeccionado (...)"*

De la declaración rendida por el Propietario de la motonave "MARIA PAULINA" se concluye que éste no tuvo conocimiento de los hechos, pues había entregado la nave al señor Isidro

Montoya, así mismo, que a pesar de que suscribió un contrato de compraventa de la nave, este no se ha perfeccionado.

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la actividad peligrosa la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> ha reiterado<sup>2</sup>:

*“Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño<sup>3</sup>”* (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

En este orden de ideas, queda claro que sobre el Capitán de la nave como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave recae una presunción de responsabilidad, de la cual se puede excluir probando una de las causales de exoneración como lo son la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o intervención de un tercero.

Así las cosas, revisado el expediente no obra constancia que acredite que el Capitán de la nave “MARIA PAULINA” de bandera colombiana, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, dado que le correspondía demostrar probatoriamente el elemento extraño que logre romper la presunción contenida en el artículo 2356 del Código Civil.

Aunado a lo anterior, y conforme las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro marítimo de abordaje de la motonave “MARÍA PAULINA” contra la nave “SOLSEEKER”, ocurrió con responsabilidad del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, toda vez, que se demostró que éste acaeció por que el ancla de la motonave garreó, y no fue posible resistirlo ante la falta de propulsión y tripulación, así mismo, tampoco se demostró el elemento extraño que logre romper el nexo causal, ni desvirtuó aquella presunción que pesa sobre el responsable de la actividad peligrosa, *máxime* cuando a pesar de alegar que en el momento de los hechos no percibía salario como Capitán de la nave, en los términos establecidos en el artículo 1503 del Código de Comercio la responsabilidad del Capitán empieza desde que se hace reconocer como Comandante de la nave y termina con la entrega de ella, es decir, que éste se encontraba ejerciendo su función y como tal le asistía el deber de velar por su seguridad.

Ahora bien, en lo que respecta a la responsabilidad que recae sobre el Armador de la nave, si bien es cierto en virtud de la función consagrada en el numeral 4 del artículo 1477 del Código de Comercio, debe impartir instrucciones al Capitán de la nave necesarias para el gobierno y administración de esta durante el viaje, también lo es, que en el asunto bajo examen el señor

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERAS, no se enteró de los hechos acaecidos por la nave para la fecha investigada, pues conforme lo indicó en su declaración jurada, había entregado la motonave al señor Isidro Montoya, razón por la que no se encontró probada su responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, por ello se procederá a modificar en tal sentido la decisión de primera instancia.

3. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana se evidencian algunas, tales como:

*Artículo 1501 del Código de Comercio:*

*Son funciones y obligaciones del Capitán:*

- 1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*
- 2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;*

Por su parte, el artículo 1597 de 1998, establece:

*"Son funciones y obligaciones del Capitán: 1). Dirigir la navegación de la nave. 3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo (...)"*

A su vez, el numeral 7 del Artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, prevé:

*"Son funciones y obligaciones del Capitán: (...)*

*(7) No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada.*

La norma ibídem en su artículo 42 prevé:

*"Mientras se encuentre en desempeño de su cargo, debe considerarse en servicio permanente, sin limitación alguna."*

En virtud de lo anterior, y teniendo en cuenta que en los términos establecidos en el artículo 1495 del Código de Comercio, el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, y que del acervo probatorio se desprende que para el día de los hechos el Capitán de la nave no se encontraba a bordo de ella, estando a cargo de la misma el señor REYNALDO RAMOS, quien era un celador quien no contaba con la licencia que acredite su idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, y que a pesar de éste hecho el Capitán de la citada nave decidió dejarlo a cargo.

Así mismo, que el Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" no cumplió con su obligación de desempeñar su cargo en forma permanente, pues fondeó la nave y al garrear el ancla ante su ausencia no pudo realizar ninguna acción tendiente a evitar la ocurrencia del hecho investigado, en virtud de ello, este Despacho respaldará la posición del *a quo* en el sentido de sostener la sanción por la comprobada vulneración a las normas de Marina Mercante.

Sin embargo, en aras de armonizar la parte motiva con la considerativa se procederá a modificar el artículo 2 de la decisión consultada, toda vez, que este Despacho no evidencia violación directa a las normas de Marina Mercante por parte del señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERAS, Propietario y Armador de la citada nave, sin embargo, conforme lo establece el numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio, se procederá a declarar su responsabilidad solidaria en el pago de la multa establecida.

4. Finalmente, se evidencia que el fallador de primera instancia se abstuvo de realizar el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** artículo primero de la decisión del 30 de mayo de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable al señor HENRY LOZANO ARBOLENDA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 14.227.850 expedida en Ibagué - Tolima, en calidad de Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la citada nave, tal como se expone en la parte motiva de este proveído".

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** artículo segundo de la decisión del 30 de mayo de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor HENRY LOZANO ARBOLENDA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 14.227.850 expedida en Ibagué - Tolima, en calidad de Capitán de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, en consecuencia imponerle a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones novecientos cuarenta y siete mil quinientos pesos m/cte. (\$2.947.500), pagaderos en forma solidaria con el señor LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 82.330.892



expedida en Acandí - Chocó, en su condición de Propietario y/o Armador de la citada nave, los cuales deben ser pagados a más tardar el día siguiente de la ejecutoria de la presente providencia, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta corriente No. 05000024-9, Código Rentístico No. 1212-75 del Banco Popular."

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 30 de mayo de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores HENRY LOZANO ARBOLEDA, LUIS ENRIQUE ATEHORTUA CONTRERA, Representante Legal de la Agencia Marítima SANTA MARTA SHIPPING S.A.S, Capitán, Propietario y/o Armador, y Agente Marítimo de la motonave "MARIA PAULINA" de bandera colombiana, 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 de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.-** 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. 21 SEP 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo