

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 29 JUL. 2011 ✓

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 26 de octubre de 2004, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "Cruz del Sur", de bandera colombiana, ocurrido el 2 de agosto de 2004, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 6 de agosto de 2004, el Despacho tuvo conocimiento del presunto arribo forzoso de la motonave "Cruz del Sur" de bandera colombiana, ocurrido el 5 de agosto de 2004, es jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés.
2. El 5 de agosto de 2004, el Capitán de Puerto de San Andrés dictó auto de apertura de investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

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 No. 825 DIMAR de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés. 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, norma vigente para la época de los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de San Andrés practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 49 al 52 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El 26 de octubre de 2004, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de San Andrés declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "Cruz del Sur" atribuyendo al capitán Cruz Ángel Arango Sañudo, en calidad de armador y capitán, responsabilidad por violación de normas de Marina Mercante, de conformidad con los considerandos de dicho proveído.

Así mismo le impuso al capitán Cruz Ángel Arango Sañudo, a título de sanción, el pago de una multa equivalente a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes. ✓

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y 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 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 las investigaciones por siniestros marítimos, 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 vio, 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.

PROCEDIBILIDAD DEL GRADO JURISDICCIONAL DE CONSULTA

Antes de realizar el análisis de las razones de hecho y de derecho que fundamentaron el fallo de primera instancia, se hace necesario examinar las que fundamentan la

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS, POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "CRUZ DEL SUR", DE BANDERA COLOMBIANA. 3

procedibilidad del grado de consulta establecido en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, en relación con algunas circunstancias que ameritan ser aclaradas y precisadas en éste proceso, en cuanto a su alcance e interpretación.

1. En primer lugar, en el expediente no aparece prueba de que el Despacho de la Capitanía de Puerto de San Andrés haya cerrado la investigación mediante el auto que corresponde, una vez terminada la instrucción y practicadas todas las pruebas en el proceso, según lo dispuesto en el artículo 44.

En consecuencia tampoco obra prueba de la presentación de alegatos de conclusión de la parte interesada, como dispone la oportunidad procesal subsiguiente. No obstante, esto no fue alegado por el señor Cruz Ángel Arango Sañudo como una limitación de su derecho de defensa y, al no hacerlo, debe entenderse saneada la posible nulidad procesal, en aplicación de lo dispuesto en el inciso 6 del artículo 143 del Código de Procedimiento Civil.

2. El aludido capitán actuó inicialmente en el proceso sin la intervención de apoderado y, de otra parte, presentó directamente un recurso de "apelación" ante el Capitán de Puerto de San Andrés, en las mismas condiciones. No obstante, ambas situaciones plantean efectos diferentes.

En la primera -actuar inicialmente en el proceso sin la intervención de abogado- la posible nulidad también se entiende saneada en aplicación de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 143 del Código de Procedimiento Civil, que dispone que "*...la nulidad por indebida representación o falta de notificación o emplazamiento en legal forma, sólo podrá alegarse por la persona afectada...*". (cursiva y subrayado fuera de texto)

En la segunda -recurso de "apelación" interpuesto directamente- por expresa disposición del artículo 55 del Decreto Ley 2324 de 1984, en armonía con el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo, debe ser rechazado por no reunir los requisitos establecidos en dichas normas.

3. En consecuencia de lo dicho, el proceso debe ser remitido a la Dirección General Marítima en grado de consulta, como en efecto sucedió, de acuerdo con la constancia secretarial que obra a folio 100 del expediente, para continuar el trámite del mismo acogiendo lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 ya citado.

CASO CONCRETO

Según el acervo probatorio obrante en el expediente, se destacan las circunstancias que rodearon la presunta arribada forzosa de la motonave "Cruz del Sur" de bandera colombiana, a la bahía interior del puerto de San Andrés el 5 de agosto de 2004 a saber:

La Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la arribada forzosa de la aludida motonave, con fundamento en el acta de protesta presentada el día 6 de agosto de 2004 por el capitán de la misma, el señor Cruz Ángel Arango Sañudo -folio 3-.

Conforme a la declaración rendida por el capitán y armador de la motonave "Cruz del Sur", el señor Cruz Ángel Arango Sañudo -folios 26 al 28-, zarparon del puerto de Coveñas hacia Isla Fuerte para adelantar la faena de pesca programada del 23 de julio al 17 de agosto de 2004, pero no les fue muy bien en ese sector, pues la pesca estuvo escasa.

El motivo para haber llegado en arribo forzoso al puerto de San Andrés fue en principio debido a un daño de un tornillo del intercambiador de calor del motor que se rompió, presentando una fuga de aceite que, no obstante, les permitió continuar con la faena de búsqueda de pesca en marcha lenta, a una velocidad de 5.5 nudos.

Como quiera que no consiguieron el producto de la pesca, el 2 de agosto de 2004 se desplazaron a otra área, cuando fueron sobrevolados dos veces por un avión de los Estados Unidos, temprano en la mañana a las 11:50 y luego por uno de la Fuerza Aérea colombiana.

No cambiaron el rumbo que traían con la motonave y trataron de comunicarse con el avión colombiano, sin obtener respuesta. Después, fueron abordados por el Cuerpo de Guardacostas colombiano y les ordenaron poner rumbo al cayo Albuquerque, arribando el día 3 de agosto de 2004, sin novedad.

El 4 de agosto de 2004 los inspeccionaron nuevamente, sin novedad. El 5 de agosto zarparon; el 6 de agosto a las 07:00, fue inspeccionada la máquina por parte de un ingeniero naval y a las 09:00 recibieron otra inspección con perros y buzos, sin novedad.

Manifiestan haber preferido entrar a Nicaragua y no a San Andrés porque si se hubieran devuelto, habrían despertado sospechas, sin tener razón para ello.

Cabe observar que del folio 44 al 47 obra copia de la resolución 123 CP7-OFFJUR-00 del 14 de diciembre de 2000 expedida por la Capitanía de Puerto de San Andrés Islas, mediante la cual se sancionó al señor Cruz Ángel Arango Sañudo capitán de la motonave "Cruz del Sur", con multa de \$520.200.00 por violaciones de normas de marina mercante, en hechos sucedidos en jurisdicción de dicha Capitanía, cuyas circunstancias guardan alguna relación con el presente caso bajo estudio y que pueden ser considerados como antecedentes en contra del aludido capitán Arango, tales como efectuar navegación sin permiso de la autoridad marítima; navegar sin la documentación idónea; no tener matriculada la embarcación; no tener vigente la licencia de navegación; no tener a bordo la documentación correspondiente; navegar con un permiso de la Capitanía de Puerto de Cartagena para la bahía interior de la misma y salir a hacerlo en aguas bajo jurisdicción de las Capitanías de Coveñas y Turbo y entrar a aguas panameñas sin permiso.

Volviendo al presente caso y en virtud del párrafo 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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS, POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "CRUZ DEL SUR", DE BANDERA COLOMBIANA. 5

Es de resaltar que la navegación marítima es una actividad considerada como 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 presume la culpa de aquel y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

A la luz del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, la arribada forzosa es considerada como siniestro marítimo, el cual tiene ocurrencia en desarrollo de la actividad peligrosa de la navegación marítima. En ese orden de ideas, teniendo en cuenta que el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave -artículo 1495 del Código de Comercio-, es procedente traer a colación la teoría de la guarda, en el análisis de responsabilidad en un siniestro marítimo.

"...podemos concluir que el responsable de la actividad peligrosa, cuando ella se ejerce con cosas, es quien tiene el poder intelectual de dirección y control, poder que puede estar en cabeza de varias personas naturales o jurídicas, las cuales pueden tener diferentes relaciones de hecho frente a la actividad¹." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

En éste punto conviene analizar la decisión del capitán de la motonave "Cruz del Sur" de ingresar a puerto distinto del autorizado en el zarpe, en término de concluir si esa determinación estaba fundada en circunstancias eximentes de responsabilidad por arribo forzoso, dados los hechos que rodearon dicha decisión.

En efecto, el capitán en su declaración afirmó que se vio forzado a ingresar al puerto de San Andrés, obligado a buscar la asistencia para la motonave que traía un desperfecto que debía ser reparado, aunque no los dejó a la deriva. La búsqueda de la pesca había sido infructuosa hasta cuando se produjo la novedad mecánica y el sobrevuelo de los aviones así como la visita de funcionarios del Cuerpo de Guardacostas que los obligaron a cambiar el rumbo al cayó Albuquerque.

¹ TAMAYO JARAMILLO, Javier. "De la Responsabilidad Civil". Tomo II, De la Responsabilidad Extracontractual. Editorial TEMIS, Bogotá 1999. Pág. 285.

WJ

De acuerdo con el informe de la inspección pericial realizada por Capitán de Fragata Mario Germán Rodríguez Viera, perito naval, el 6 de agosto de 2004, hubo dos posibles causas que explican la fuga de aceite, a saber:

- i) Deterioro de los empaques ubicados entre el motor y el enfriador y entre el enfriador y la tapa que lo sella -esta tiene 8 tornillos que la ajustan- y
- ii) Acción de alguna persona que haya aflojado un tornillo, pero ésta última probable causa no es posible demostrarla.

En general, se advierte descuido en el mantenimiento del cuarto de máquinas.

Cabe anotar que todas las inspecciones realizadas a la motonave resultaron sin novedad alguna.

VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

Frente a posibles violaciones a las normas de la Marina Mercante, en el presente caso cabe considerar que el capitán de la motonave "Cruz del Sur" al parecer incurrió en algunas de ellas, si se tiene en cuenta que de acuerdo con las pruebas que obran en el expediente, la motonave siendo menor -pesca artesanal- no podía alejarse más allá de una distancia de 6 millas náuticas de la costa y, no obstante, se encontraba por fuera del Golfo de Morrosquillo -Isla Fuerte y San Bernardo- que era la zona autorizada por la Capitanía de Puerto de Coveñas, realizando navegación de altura, sin estar autorizada ni capacitada para hacerlo; tampoco portaba a bordo su libro de bitácora ni las cartas náuticas actualizadas, ni contaba con los equipos de radiocomunicación reglamentarios.

Visto lo anterior, se trae a colación lo dispuesto en la Resolución 78 de 2000 -cartografía náutica oficial- proferida por DIMAR cuyos artículos 1, 2 y 6 respectivamente, disponen:

"1. Establecer el uso obligatorio de la cartografía náutica oficial en los buques o naves y artefactos navales de bandera colombiana y en los buques extranjeros que transiten y se encuentren en aguas marítimas jurisdiccionales de Colombia".

"2. Adoptar como cartografía náutica oficial aquella producida y actualizada por la Dirección General Marítima a través de sus centros de investigación".

"6. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a los artículos 1º. y 3º. de la presente resolución, se aplicarán de conformidad con lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 o de las normas que lo modifiquen o adicionen. (cursiva y subrayado fuera de texto)

En el mismo sentido, la Regla 27 del Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS 1974 y su Protocolo de 1978, aprobado por la Ley 8ª del 4 de febrero de 1980, recomienda que a bordo de los buques se deben llevar debidamente actualizadas cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a navegantes, tablas de marea y cualquier otra publicación náutica necesaria para emprender el viaje proyectado.

CMC

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS, POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "CRUZ DEL SUR", DE BANDERA COLOMBIANA.

7

En cuanto a las funciones y obligaciones del capitán, el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 –titulación y guardia de la gente de mar- dispone:

"Son funciones y obligaciones del Capitán:

- 1. *Dirigir la navegación de la nave.*
- 2. *Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.*
- 3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)*
- 8. *Mantener a bordo un ejemplar de cada uno de los siguientes códigos, reglamentos y otros:*
 - *Constitución Política de Colombia.*
 - *Código de Comercio.*
 - *Código Penal y de Procedimiento Penal.*
 - *Código Civil y de Procedimiento Civil.*
 - *Código Sustantivo del Trabajo.*
 - *Decreto Orgánico de la Marina Mercante Colombiana.*
 - *Cada uno de los convenios internacionales marítimos aprobados o reconocidos por el Gobierno colombiano, o que sean de aplicación forzosa a bordo, en español.*
 - *Otras leyes y decretos reglamentarios de la actividad marítima colombiana, en vigor.*
- 9. *Llevar el "Libro de órdenes del Capitán", en el cual anotará toda orden de carácter general impartida a los oficiales, quienes firmarán en constancia de haber sido notificados.*
- 10. *Mantener bajo su custodia y responsabilidad las licencias de navegación y las libretas de embarco de todos los tripulantes, como también la documentación del buque, salvo las excepciones establecidas en el artículo 46, numeral 4, literal g).*
- 11. *Tener a bordo, vigentes, todos los certificados y documentos nacionales e internacionales que le correspondan a la nave y presentarlos a las autoridades nacionales o internacionales competentes cuando éstas lo soliciten". (...)* (cursiva y subrayado fuera de texto)

Respecto de las tripulaciones de los buques de pesca artesanal, el artículo 117 ibídem establece:

"Solamente se acreditará la idoneidad del Patrón de Pesca Artesanal. Los demás tripulantes únicamente requerirán de una Tarjeta de constancia de inscripción, en la Capitanía de Puerto. Si se trata de Nave Mayor la persona al mando de la nave deberá estar en posesión de Licencia de Capitán de Pesca Regional".

A su turno, los numerales 2, 10 y 11 del artículo 1501 del Código de Comercio colombiano -en el tema de las funciones y obligaciones del Capitán- respectivamente, disponen:

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

"10. Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

(...)

h. arribada forzosa...".

(...)

"11. Mientras recibe órdenes definitivas, deberá tomar las disposiciones provisionales que sean urgentes para la conservación de la nave y de la carga, y para la debida atención a las personas;..." (cursiva y subrayado fuera de texto)

Analizando las pruebas contenidas en el expediente, se evidencia que efectivamente el capitán de la motonave "Cruz del Sur" se encontraba incurso en violaciones de normas relativas a la Marina Mercante, que lo hacen acreedor a la sanción correlativa.

Acerca del siniestro marítimo de arribada forzosa, los artículos 1540 y 1541 del Código de Comercio, consagran su definición legal y alcance jurídico, así:

"Art. 1540.- Llamase arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe.

Art. 1541.-La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitania de puerto investigará y calificará los hechos." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Según lo analizado en el presente caso, aunque la motonave "Cruz del Sur" ingresó a puerto distinto del autorizado en el zarpe del puerto de origen, existió una razón de peso que lo justificó, constatada y probada en el expediente de acuerdo a lo analizado previamente.

En su condición de jefe superior del gobierno y dirección de la nave bajo su mando el capitán tiene la obligación de implementar los mecanismos de vigilancia y control de todas las operaciones relacionadas con el buque, para garantizar el efectivo gobierno y control de la misma, antes de emprender la travesía marítima y durante la misma, considerando los bienes, valores y personas puestas bajo su guarda y cuidado.

En lo que hace referencia a la responsabilidad general del armador, cabe recordar lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 1478 y el artículo 1479 del Código de Comercio, normas que a la letra y en su orden dicen:

"2. Responder civilmente [el armador] por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación".

"Aun en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán". (cursiva, subrayado y expresión entre corchetes, fuera de texto)

WNL

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS, POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ARRIBADA FORZOSA DE LA MOTONAVE "CRUZ DEL SUR", DE BANDERA COLOMBIANA. 9

En concordancia con lo analizado y transcrito, al armador de la motonave "Cruz del Sur", quien es el mismo señor Cruz Ángel Arango Sañudo, también le cabe responsabilidad en lo sucedido en el siniestro de arribada forzosa de la misma, derivada de sus acciones u omisiones como capitán, de acuerdo con las citadas normas.

De otra parte, en cuanto a los probables daños o perjuicios, considerando que como no se evidenciaron en el proceso, ni hubo reclamación alguna, ese punto no fue analizado ni valorado.

Por consiguiente, este Despacho confirmará lo decidido en el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés el 26 de octubre de 2004.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el fallo del 26 de octubre de 2004 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés de conformidad con los considerandos de la presente providencia.

ARTICULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor Cruz Ángel Arango Sañudo, capitán y armador de la motonave "Cruz del Sur" de bandera colombiana, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia de la misma al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

29 JUL. 2011

Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo