

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



29201103234  
C.R.

Bogotá, D.C., 21 MAR. 2014

REFERENCIA			
Clase de investigación:	Jurisdiccional por Siniestro Marítimo		
Asunto:	Recurso de Apelación		
Número de expediente:	1401-2003-005		
Sujetos Procesales:	1	-Capitán -Armador (Turkish Cargo Lines) -Agencia Marítima (Intership E.U.)	Apoderados Representados por el Dr. Jorge Luis Córdoba Triviño ; C.C. No. 79.226.002 de Bogotá D.C., T.P. No. 67.289
	2	PRODECO S.A. (Armador del remolcador "BAHAIRE" y la Barcaza 442)	Dr. Jorge Eduardo Escobar Silebi; C.C. No. 85.452.913; T.P. 71.153
	3	BOTTIGLIERI DI NAVIGAZIONE S.P.A. (Fletador de la motonave "ALMA ATA")	Dra. Ana Lucia Estrada Mesa; C.C. No. 21.067.904, T.P. No. 31.302
	4	CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ (Capitán del remolcador "BAHAIRE")	—
	5	Ángel Custodio Acosta Arévalo y otros pescadores	Dr. Juan Carlos Ramos Santa María; C.C. No. 8.834.872, T.P. 117.770
	6	Royal & Sun Alliance Seguros	Dr. Ricardo Vélez Ochoa, C.C. No. 79.470.042 T.P. 67.706
	7	Gobernación del Magdalena	Dr. Luis Santana Galetth
	8	Asociación de Mujeres Comercializadoras de Tajadera	Dr. José Manuel Molinares Duque
Clase de Siniestro:	Abordaje y Contaminación		
Recurrente (s)	Ángel Custodio Acosta Arévalo y otros pescadores	Dr. Juan Carlos Ramos Santa María; C.C. No. 8.834.872, T.P. 117.770	
	PRODECO S.A. (Armador del remolcador "BAHAIRE" y la Barcaza 442)	Dr. Jorge Eduardo Escobar Silebi; C.C. No. 85.452.913; T.P. 71.153	
	Royal & Sun Alliance Seguros	Dr. Ricardo Vélez Ochoa, C.C. No. 79.470.042 T.P. 67.706	
	-Capitán -Armador (Turkish Cargo Lines) -Agencia Marítima (Intership E.U.)	Representados por el Dr. Jorge Luis Córdoba Triviño ; C.C. No. 79.226.002 de Bogotá D.C., T.P. No. 67.289	

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por los doctores JUAN CARLOS RAMOS SANTAMARIA, JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, RICARDO VÉLEZ OCHOA y JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ; apoderados especiales de ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA ARÉVALO Y OTROS (PESCADORES), de la empresa C.I. PRODECO S.A., (Armador del Remolcador "BAHAIRE" y la Barcaza 442), de la empresa ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS y del capitán, armador (TURKISH CARGO LINES) y la Agencia Marítima (INTERSHIP E.U.) de la motonave "ALMA ATA", respectivamente, en contra del fallo del 20 de octubre de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de contaminación y colisión entre la Barcaza 442, remolcada por la motonave "BAHAIRE" y la motonave ALMA ATA, ocurrido el 4 de agosto de 2003, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante carta de protesta presentada por el señor BULENT YILMAZ, capitán de la motonave ALMA ATA, se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Santa Marta los hechos ocurridos el 4 de agosto de agosto de 2003, relacionados con el siniestro marítimo de contaminación y colisión ente la Barcaza Santa Marta 442, remolcado por la nave "BAHAIRE" y la motonave ALMA ATA.
2. El día 4 de agosto de 2003, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura a través del cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, verbigracia, declaración de parte, testimonial, documental y pericial a cargo de un Tribunal de Capitanes conformado por dos (2) peritos marítimos con especialidad en navegación y cubierta y un (1) perito con especialidad en contaminación marítima y avalúo de daños, conforme a lo establecido en el artículo 28 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Teniendo en cuenta las pruebas debidamente practicadas durante la investigación y las pruebas trasladadas del proceso de responsabilidad civil extracontractual adelantado por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Santa Marta, el Capitán de Puerto profirió fallo de primera instancia fechado el 20 de octubre de 2010, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de colisión entre la Barcaza 442 de propiedad de la empresa C.I. PRODECO S.A., y la motonave ALMA ATA de bandera de Turquía, ocurrió con culpa y responsabilidad del señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, capitán del remolcador BAHAIRE y de la empresa C.I. PRODECO S.A., en calidad de armador de la Barcaza 442 y del citado remolcador.

De igual manera, el Capitán de Puerto declaró que el señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, capitán del remolcador BAHAIRE y la empresa C.I. PRODECO S.A., en calidad de armador de la Barcaza 442 y del citado remolcador, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a Cincuenta y Un Millones Quinientos Mil Pesos (\$51.500.000).

De otra parte, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró que el señor BULENT YILMAZ, capitán de la motonave "ALMA ATA" incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante por omitir reglas de navegación y seguridad marítima, solidariamente con su armador y la agencia marítima INTERSHIP AGENCY E.U., imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a cuarenta (40)

salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a Veinte Millones Seiscientos Mil Pesos (\$20.600.000).

4. Los días 25 y 26 de noviembre; y el 9 de diciembre de 2010, los apoderados especiales del señor ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA ARÉVALO Y OTROS (PESCADORES), de la empresa C.I. PRODECO S.A. (Armador del Remolcador "BAHAIRE" y la Barcaza 442), de la empresa ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS, del capitán, armador (TURKISH CARGO LINES) y la Agencia Marítima (INTERSHIP E.U.) de la motonave "ALMA ATA", respectivamente, presentaron recursos de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo proferido por el Capitán de del 20 de octubre de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 20 de octubre de 2010, el cual fue resuelto en vía de reposición por la misma Autoridad el día 28 de abril de 2011, a través del cual rechazó por improcedentes los recursos interpuestos, concediendo los recursos de apelación ante la Dirección General Marítima.

#### 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 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.

#### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de abordaje y contaminación, las siguientes:

- El día 4 de agosto de 2003, aproximadamente a las 00:45 horas, estando la motonave ALMA ATA en zona de fondeo, fue embestida por la Barcaza 442, remolcada por la nave BAHAIRE de propiedad de la empresa PRODECO S.A.
- La colisión mencionada causó daños al cuarto de máquinas de la citada nave, lo cual trajo como consecuencia el derramamiento de fuel oil al interior del mismo y en el mar (Folio No. 86).

#### ARGUMENTOS DEL APELANTE

✓ Del escrito de apelación presentado por el abogado JUAN CARLOS RAMOS SANTAMARIA, apoderado especial del señor ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA ARÉVALO Y OTROS (PESCADORES), este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. No hubo falta de inmediatez en la presentación de las denuncias por los demandantes ante las autoridades policivas, pues ese término podría considerarse como prudencial, máxime cuando en la foliatura reposan testimonios que afirman que una vez ocurrido el siniestro, las labores de mitigación, conciliaciones o negociaciones con grupo de pescadores de las zonas afectadas duraron varios días. En este sentido, dichas situaciones no configuran causas suficientes para deducir que los

hechos no existieron o que los daños no se ocasionaron, por cuanto la mencionada investigación se encuentra en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual.

En este mismo sentido, difiere el Despacho al señalar que no se acreditó la propiedad de las artes de pesca, cuando obran en el expediente diversos medios probatorios, entre los cuales, testimonial y documental, donde se constata el oficio de pescador, además de aquellas que se encontraban en el expediente que fue remitido por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Santa Marta una vez declararon probada la excepción previa de falta de jurisdicción.

Por último se encuentra en desacuerdo con el Capitán de Puerto de Santa Marta, quien indica que no se aportó prueba de los ingresos recibidos por quienes alegan el perjuicio, cuando reposa en el expediente informe técnico remitido por la Universidad del Magdalena en el cual se relaciona el área de actividad pesquera, los ingresos dejados de percibir hasta noviembre de 2004 y el daño moral ocasionado por la pérdida de las artes de pesca.

✓ Del escrito de apelación presentado por el abogado JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, apoderado especial de la empresa C.I. PRODECO S.A., armador de la Barcaza 442 y del remolcador "BAHAIRE", este Despacho se permite extraer el siguiente argumento:

1. Que el factor indubitable de la colisión fue el cambio inexplicable del curso de la barcaza, que ocurrió de manera imprevisible e irresistible para el capitán del remolcador BAHAIRE, toda vez que varió incluso la viada una vez desamarrada del remolcador, por lo que no hubiese sido diferente su ocurrencia por la presencia de un marino a bordo de la barcaza.

De esta manera, solicita se exonere de responsabilidad a la empresa C.I. PRODECO S.A., dado que el siniestro tuvo ocasión por un evento de caso fortuito o fuerza mayor.

✓ Del escrito de apelación presentado por el abogado RICARDO VÉLEZ OCHOA, apoderado especial de la empresa ROYAL & SUN ALIANCE SEGUROS S.A., se puede esgrimir el siguiente planteamiento:

1. No existe responsabilidad de la empresa C.I. PRODECO S.A., en el siniestro marítimo ocurrido el (4) de agosto de 2003, por cuanto no hubo culpa ni intención dado que las circunstancias que rodearon el siniestro se dieron con ocasión a un hecho imprevisible e irresistible, aún obrando la conducta prudente adoptada por el capitán del remolcador BAHAIRE.

✓ Del escrito de apelación presentado por el abogado JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ, apoderado especial de la empresa TURKISH CARGO LINES, armador de la nave ALMA ATA; capitán y de la agencia marítima de la citada nave INTERSHIP E.U., se extrae lo siguiente:

1. Solicita que se revoquen los artículos 7 y 8 del fallo de primera instancia, por cuanto se está en presencia de causales de atenuación, por ende el hecho de no contar con un tripulante para que vigilara la operación no es óbice para dicha declaración de responsabilidad.

Tratándose del artículo 8° del citado fallo, el recurrente no encuentra fundamento para que el Capitán de Puerto se haya abstenido de señalar el avalúo de los daños, cuando en su criterio existen pruebas suficientes para la tasación de los mismos.

## ANÁLISIS TÉCNICO

De conformidad con las conclusiones señaladas en el informe pericial (Folio 1033 s.s.), se pueden describir como circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, los siguientes:

1) El día 29 de julio de 2003, las barcasas- grúas FELICIA y SOFIA, de propiedad de la empresa PRODECO S.A., iniciaron operación de cargue de carbón a granel.

El día 4 de agosto de esa misma anualidad, en el sector "ALFA SUR", dentro del área de fondeo autorizada y asignada al muelle de PRODECO S.A., para el cargue de carbón tipo exportación, a una distancia de 3 millas frente al citado terminal, la Barcaza 442 remolcada por la motonave "BAHAIRE", colisionó con la aleta del costado de babor de la motonave "ALMA ATA".

Corolario a ello, se desencadenó un incidente de contaminación marina por vertimiento directo de hidrocarburo denominado IFO-380, desde el buque (Tanque No. 35-Setting tank-), el cual sufrió directamente la avería de 80 cm de longitud por 9 cm de ancho (Folio 1037).

2) El remolcador BAHAIRE, al mando del capitán CARLOS ANZOLA, el día en que ocurrió el siniestro de la referencia contaba con una tripulación a bordo, conformada por un timonel, un maquinista y dos marineros.

La Barcaza 442, se encontraba amarrada al citado remolcador en la modalidad de "Cola de Caballo"; así: en el remolcador, por el costado de popa estribor, y en la barcaza por costado proa babor, por medio de un cabo de material sintético de 3 pulgadas, llamado "ULTRA BLUE", longitud de remolque 90 metros.

3) En cuanto a las condiciones meteorológicas, el capitán del remolcador las valoró de la siguiente manera: La corriente provenía del sur y un viento de la misma dirección con baja intensidad casi (0), continuando la navegación con un rumbo de 310 grados y velocidad a máximas revoluciones de 6 nudos.

4) Ahora bien, para precisar las condiciones en las cuales ocurrió el abordaje, se hace necesario citar de manera textual algunos apartes del informe pericial (Folio 1039):

*"... Una vez pasada la boya No. 1, disminuyó máquinas a 1600R.P.M., y entre las boyas No. 1 y No. 6 donde hay una distancia aproximada de 1 milla, disminuyó la velocidad hasta quedar en 700 revoluciones. Durante este trayecto de navegación, el capitán observó claramente que la boya No. 6 estaba sumergida y los cabos del buque amarrados a la misma, ejerciendo una fuerte tensión y de esta forma confirmó aún más la dirección y fuerza de la corriente proviniendo del sur. Pasando la línea imaginaria de la boya No. 6 cayó a babor y le ejerció un pequeño tirón a la barcaza con el cabo, encontrándose a una distancia entre el buque y la barcaza entre 100 y 120 metros (eslora y media de la misma). Después de hacer el tirón, maniobró "Para" máquinas y dio ligeramente marcha hacia atrás esperando que la viaña que llevaba la barcaza permitiera dar seno al cabo de remolque, para que de esa forma la gasa cayera de la cornamusa por sí sola. Al quedar libre el cabo, inmediatamente tres tripulantes iniciaron la recolección del cabo en forma manual, y cuando ellos llevaban aproximadamente el 50% de la longitud (90 metros) del cabo recogido, la barcaza "cambio" su proa de forma radical dando un viraje hacia el buque con rumbo de colisión. El capitán dio la orden a los 3 marinos de recoger más rápido el cabo, lo cual hicieron en 5 minutos. Una vez el cabo se encontraba a bordo del remolcador, se dio la máquina toda la marcha adelante, con el fin de rescatar el control de la barcaza 442; tomando la decisión de golpearla por la esquina de popa babor para que cambiara su rumbo de colisión a las 00:45 con el casco del buque MN ALMA ATA por el costado de babor..." (Cursiva por fuera de texto).*

- 5) Tratándose del siniestro marítimo de contaminación, derivado del abordaje, se tiene que (Folio 1040):

*"..., El capitán del remolcador y su tripulación fueron los primeros en observar el derrame de hidrocarburos proveniente del buque. De inmediato activaron el plan de contingencia, que tenía estipulado la empresa C.I. PRODECO S.A., y le informó al supervisor del cargue que se encontraba a bordo del buque del incidente, con el fin de que el buque iniciara también la ejecución de su Plan de Contingencia. La acción inmediata de contingencia del remolcador fue la de intentar apuntalar el hueco, pero al percatarse de que no tenían nada para hacerlo, desistieron de esa acción, procediendo a retirar la barcaza del casco del buque y así llevarla a la grúa "SOFIA", la cual se encontraba asegurado al costado de babor del buque...., El remolcador siendo un artefacto naval, debe seguir con los parámetros mínimos establecidos por el Marpol, donde las comunicaciones de emergencia deben ser hechas en forma directa hacia las autoridades y hacia el otro artefacto naval involucrado. Esto no se cumplió porque se hizo con terceras personas, lo cual retarda la información y debilita el buen entender del mensaje...., La tripulación del remolcador BAHAIRE observó la fuerza y el tiempo constante del derrame de hidrocarburo proveniente de la sala de máquinas de un buque de gran tamaño y junto con el constante ploteo de la mancha, no valoraron de forma adecuada la capacidad de los equipos de PRODECO (dos barreras) para contener un derrame de esta magnitud (Folio 1047)...."*

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho que la Autoridad Marítima tiene la competencia jurisdiccional para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

Sin embargo, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constata la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Ahora, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que den lugar las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho se dispone a resolver los recursos interpuestos, teniendo en cuenta cada uno de los argumentos incoados por los sujetos apelantes y las pruebas obrantes en el expediente, así:

✓ En cuanto a los planteamientos presentados por el abogado JUAN CARLOS RAMOS SANTAMARÍA, apoderado especial del señor ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA ARÉVALO Y OTROS (PESCADORES), se tiene que:

1. El régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo, es el objetivo, es decir, aquel donde el elemento culpabilístico desaparece para dar paso al análisis fáctico del daño y la relación causal entre aquel y el hecho riesgoso.

Dentro de este contexto, la jurisprudencia nacional ha sido reiterativa en señalar que la gestión de transporte marítimo y la navegación que conlleva la misma, es una actividad peligrosa, donde el

damnificado tiene la carga probatoria de *demonstrar la ocurrencia del nexo de causalidad*, y el autor de la lesión de *comprobar el elemento extraño (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero)*<sup>1</sup>.

En este sentido, la noción de *responsabilidad objetiva* consiste particularmente, en la *asunción del costo de las medidas de prevención de los sujetos, asignando a quien pueda soportarlo de la manera más económica posible* (Guido CALABRESI, *The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis*, New Haven, Yale University Press, 1970; Id., *Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts*, *Yale Law Journal*, Vol. 68, pp. 499 ss.)<sup>2</sup>.

Ahora bien, antes de analizar qué carga procesal le corresponde al apelante, se hace necesario determinar la calidad con que actúa cada uno de los sujetos procesales intervinientes, dentro de la investigación por siniestro marítimo (colisión<sup>3</sup> y contaminación) iniciada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, así:

✓ Sujetos Principales o directos:

- a) Capitanes, armadores y/o propietarios de las motonaves "BAHAIRE" y "ALMA ATA".
- b) Armador y/o propietario de la Barcaza 442

✓ Terceros afectados :

- a) Todo aquel que reclame dentro de la investigación.

Teniendo claridad sobre las cargas probatorias que a cada uno de los sujetos procesales le compete en consideración a los extremos de la responsabilidad civil extracontractual, se puede concluir que tratándose del elemento *daño*, éste debe reunir las connotaciones *de cierto y real*, es decir, que no sea *eventual o hipotético*. Al respecto, la jurisprudencia ha indicado lo siguiente:

*"(...) [e]n cuanto al perjuicio que se le causa a una persona este debe ser cierto y no puramente conjetural. Naturalmente que el daño no basta afirmarlo, puesto que es absolutamente imperativo que se acredite procesalmente con los medios de convicción regular y oportunamente decretados y arrojados al plenario (...)"*<sup>4</sup>  
(Negrilla y cursiva por fuera de texto)

Más adelante, tratándose del *lucro cesante*, la misma Corporación ha señalado:

*"(...) Concretado al lucro cesante la Sala, en sentencia de casación de 24 de junio de 2008, precisó lo que seguidamente se reproduce:*

*"(...) supone una existencia real, tangible, no meramente hipotética o eventual' (...) vale decir que el lucro cesante ha de ser indemnizado cuando se afianza en una situación real, existente al momento del evento dañino, condiciones estas que, justamente, permiten inferir, razonablemente, que las ganancias o ventajas que se percibían o se aspiraba razonablemente a captar dejarán de ingresar al patrimonio fatal o muy probablemente"* (sentencia de 18 de diciembre de 2009, exp. 1998-00529) (Negrilla y cursiva por

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Magistrado Ponente William Namén Vargas.

<sup>2</sup> Ibidem, pág. 21

<sup>3</sup> Ha de entenderse como *abordaje* (art 26 Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo establecido en la Ley 13 de 1981, mediante la cual se aprobó el Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir abordajes-COLREG 72' El término *colisión* es un anglicismo tomado de concepto inglés de "Collision"

<sup>4</sup> El artículo 1614 del Código Civil predica: "DAÑO EMERGENTE Y LUCRO CESANTE Entiéndase por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento; y por lucro cesante, la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento". (Cursiva por fuera de texto).

fuera de texto).

En ese mismo sentido, ha preceptuado:

*"(...) tratándose del daño, y en singular, del lucro cesante, la indemnización exige la certeza del detrimento, o sea, su verdad, existencia u ocurrencia tangible, incontestable o verosímil, ya actual, ora ulterior, acreditada por el demandante como presupuesto ineluctable de la condena con pruebas idóneas en su entidad y extensión*

*(...)"*

*De este modo, el lucro cesante implica el quebranto de un interés lucrativo por su naturaleza intrínseca o por disposición legal o comercial, generador de una utilidad que se percibe o percibiría y deja de percibirse a consecuencia del daño, es decir, obedece a una situación real, susceptible de constatación física, material u objetiva, y excluye la eventualidad de hipotéticas ganancias, cuya probabilidad es simplemente utópica o remota (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, 9 de septiembre de 2010, Magistrado Ponente: William Namén Vargas) (Negrilla y cursiva por fuera de texto).*

Corolario a ello, la finalidad de la prueba en materia de probanza de perjuicios (materiales) busca producir certeza sobre la existencia de los hechos alegados, lo que implica la exclusión de cualquier circunstancia que pueda provocar duda.

De lo anterior, se observa que de las pruebas practicadas durante la investigación de primera instancia por la Capitanía de Puerto (Relación Folio No. 2329 al 2356), y de las pruebas trasladadas por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Santa Marta, Rad. 2004-0253 "Demanda de responsabilidad civil extracontractual" presentada por el señor Ángel Custodio Acosta Carbone en contra de la empresa C.I. PRODECO S.A., (Folio No. 2326), y en consonancia con lo reclamado por el señor Ángel Custodio, se tiene que:

- Del dictamen pericial rendido por el Tribunal de Capitanes (Folio 1033 al 1055), aclarado y complementado el día 4 de mayo de 2004 (Folio 1258 al 1262), se puede extraer lo siguiente:

*"... La contaminación de fuel oil de 170 toneladas fue causada por la colisión entre la barcaza 442 y el buque M/N Alma Ata en el tanque No. 35... La tripulación del remolcador BAHAIRE observó la fuerza y el tiempo constante del derrame del hidrocarburo proveniente de la sala de máquinas de un buque de gran tamaño, y junto con el constante pilotaje de la mancha, no valoraron de forma adecuada la capacidad de los equipos de PRODECO (dos barreras) para contener un derrame de esta magnitud, razón por la cual fallaron en no solicitar la activación del plan de ayuda mutua... Este hecho contribuyó a que la mancha se extendiera y estuviera fuera de control, solamente con los equipos de PRODECO y Sotramar (Folio 1048) (Cursiva por fuera de texto)..."*

Más adelante, en cuanto a los daños y averías causadas por el siniestro marítimo de contaminación indicó (Folio No. 1052):

*"... Se presentaron daños causados por el hidrocarburo derramado en los equipos pertenecientes a las comunidades que habitan y trabajan en las zonas afectadas... Se causaron perjuicios económicos a las comunidades de toda el área afectada, las cuales derivan sus ingresos principales de las actividades de pesca y del turismo... Se presentaron daños causados en por el hidrocarburo derramado en los equipos pertenecientes a las empresas que actuaron en la minimización de contingencia... (Cursiva por fuera de texto).*

- Asimismo, del informe rendido por el Ingeniero Pesquero Félix de Jesús Cuello, dentro del proceso de responsabilidad civil extracontractual adelantado por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Santa Marta (Folio No.30 al 52), cual fue trasladado a la investigación por siniestro

marítimo, se pueden comprobar los perjuicios ocasionados por el derrame Fuel Oil a los pescadores del área de Pueblo Viejo, Tasajera y Ciénaga, consistente en los recursos pesqueros capturados artesanalmente en el área del siniestro, caracterización de las artes de pesca afectados (boliche ahogado, mantas estacionarias, chinchorro camaronero).

- Por su parte, el informe técnico enviado por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés - INVEMAR (Folios 169 al 278<sup>5</sup>) indicó lo siguiente:

*"... , 8.1. INSPECCIONES FLUVIALES AL ÁREA AFECTADA*

*8.1.1. Día Uno. Agosto 05*

- *Durante el trayecto Punta Gloria-muelle PRODECO en el sector aledaño a la boya de ECOPETROL (aprox. 200 m a la redonda), se empezaron a observar aglomerados de combustible (de color pardo), en asocio con material orgánico flotante, que evidenciaba una alta pérdida de compuestos volátiles, figura 6.*
- *En los sectores de PRODECO, la presencia de estos aglomerados fue más frecuente.*
- *Traslado al sitio de fondeo del ALMA ATA, alrededor del carguero (aprox. 200 m a la redonda) se empezaron a observar aglomerados de más o menos 5 mm de color pardo y una fina capa indiscente (sic), figura 8. La presencia de aglomerados de combustible con una alta pérdida de compuestos volátiles, asociados con el material orgánico flotante, muestra un proceso de adhesión y absorción, cuyo resultado final es la sedimentación en el fondo marino. Sumado a esto, la utilización de dispersantes (sic) facilita la deposición de compuestos de hidrocarburos en el fondo marino...". (Cursiva por fuera de texto)*

- Asimismo, del Informe Técnico presentado por INVEMAR<sup>6</sup> sobre la evaluación del impacto causado por el derrame de Fuel Oil en el sector vía parque Isla de Salamanca solicitado por la empresa PRODECO (Folio 197 al 242), se tiene:

*"5. CONCLUSIONES*

*..., Adicional a esto, el análisis cualitativo realizado por GC indicó que esas pequeñas cantidades de residuos de hidrocarburos que se encuentran en el área de estudio (playa VIPIS), entre el Km 35 y la ciénaga Cuatro Bocas (Estaciones 5 a 12), pertenecen al fuel oil del Alma Ata...*

*En resumen, los análisis de hidrocarburos mostraron la presencia de residuos de fuel oil procedentes del derrame de 2003 en la zona de VIPIS...". (Cursiva por fuera de texto).*

- De otra parte, de la declaración de parte rendida por el señor ÁNGEL ACOSTA CARBONO (Folio 109, 25 de octubre de 2006), pescador de la zona, se puede extraer lo siguiente:

*"..., PREGUNTADO: Sírvase informarle al despacho a qué se dedicaba usted en el periodo de tiempo comprendido entre los años 2003 y 2004. CONTESTÓ: Me dedique a pescar de chance en las lanchas no fijo, o sea, que no tenía trabajo fijo, tengo alrededor de 30 a 40 años de dedicarme a la pesca... , PREGUNTADO: Recuerda usted el día, el mes y el año en que sus equipos de pesca sufrieron daños. CONTESTÓ: Los implementos de pesca sufrieron daños el primero de octubre de 2003. PREGUNTADO: Sírvase decir en qué consistía o cuáles eran los equipos o implementos de pesca a los cuales usted se refiere. CONTESTÓ: Los implementos de pesca eran 6 pacas de mantas o trasmayos (sic) jureleras (sic), siempre he pescado jurel..., Sí es cierto que se dañaron las mantas debido al componente que ellos le echaron a la manchas de fuloy (sic) o petróleo, dicho liquido se llevo a fondo la mayoría del petróleo y éste quedó ambulante en las corrientes marítimas después de varios meses del derramamiento...". (Cursiva pro fuera de texto).*

En ese mismo proceder, el señor WALBER ALBERTO GARCÍA CARBONO (Folio No. 115, 26 de octubre de 2006), declaró:

<sup>5</sup> Proceso Responsabilidad Civil Extracontractual Juzgado Tercero civil del Circuito

<sup>6</sup> Se debe tener en cuenta que dicho informe fue presentado en el año 2005

"..., PREGUNTADO: *Sírvase informarle al Despacho cuál es su actividad económica.* CONTESTÓ: *Me dedico a la pesca.* PREGUNTADO: *Desde cuando se dedica usted a la pesca.* CONTESTÓ: *Hace diez años...*, PREGUNTADO: *Cual es la relación entre las manchas de fuloy (sic) que usted dice tenía la maya (sic) y la empresa C.I. PRODECO S.A.* CONTESTÓ: *Porque a los primeros le pagaron y a otros no, la empresa Prodeco pagó a los primeros las manchas de las redes...*". (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

De la misma forma, obran en el expediente contratos de transacción celebrados entre la empresa C.I. PRODECO S.A., y los pescadores de la zona por los daños causados por el siniestro marítimo a sus artes de pesca.

En este orden de ideas, de conformidad con las pruebas anteriormente descritas y del argumento incoado por apoderado de los pescadores, este Despacho procede a realizar el cotejo de las mismas con las reglas de la sana crítica (Artículo 187 Código de Procedimiento Civil), sobre lo cual se concluye lo siguiente:

1) Los daños alegados (emergente y lucro cesante) por el sujeto procesal de la referencia, fueron producto del siniestro marítimo de colisión entre la Barcaza 442, remolcada por la nave BAHAIRE, de propiedad de la empresa C.I. PRODECO S.A., y la motonave ALMA ATA.

Lo anterior se comprueba con las máximas de la experiencia introducidas a la investigación por medio de las pruebas técnicas (pericial e informe técnico), que señalaron que el día 4 de agosto de esa misma anualidad, en el sector "ALFA SUR", dentro del área de fondeo autorizada y asignada al muelle de PRODECO S.A., para el cargue de carbón tipo exportación, a una distancia de 3 millas frente al citado terminal, la Barcaza 442 remolcada por la motonave "BAHAIRE", colisionó con la aleta del costado de babor de la motonave "ALMA ATA".

De igual manera, las reglas culturales de la región de Tasajera y Pueblo Viejo, demuestran que aquellas son comunidades donde la principal actividad económica proviene del recurso pesquero, por lo que, decir lo contrario no sólo atentaría contra las citadas reglas, sino también con el *sentido común* que la integra<sup>8</sup>.

2) Ahora bien, en cuanto a la tasación de los daños materiales (daño emergente y lucro cesante), se tiene que de la prueba pericial y de los informes no se puede entrever con certeza el valor de los perjuicios causados, sin embargo, teniendo en cuenta que las decisiones de la Autoridad Marítima sobre siniestros marítimos deben someterse al procedimiento especial establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y en su defecto a los postulados del Código de Procedimiento Civil, este Despacho con miras a garantizar una condena en concreto<sup>9</sup> y en vista de que se hace necesario reparar<sup>10</sup> el daño causado a los pescadores vulnerados por el siniestro de la referencia, encuentra pertinente que la citada liquidación se haga a través del trámite incidental establecido en el artículo 307 del Código de Procedimiento Civil, el cual deberá presentarse ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta y ajustarse al procedimiento consagrado en los artículos 137 al 139 del Código en comento<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Hoy artículo 176 de la Ley 1564 de 2012 "Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones".

<sup>8</sup> Parra, Jairo. Manual de Derecho Probatorio, octava edición. Ediciones Librería del Profesional. Bogotá. 1998

<sup>9</sup> Inciso 4° del artículo 335 y 307 del Código de Procedimiento Civil, normatividad vigente al momento en que ocurrieron los hechos y que el Despacho aprehendió el conocimiento de la segunda instancia. Ver Sentencia CSJ. 28 de abril de 2011. M.P. WILLIAM NAMÉN VARGAS.

<sup>10</sup> Art. 16, Ley 446 de 1998

<sup>11</sup> "... El escrito deberá contener lo que se pide, los hechos en que se funden y la solicitud de las pruebas que se pretenda adueir, salvo que éstas figuren ya en el proceso.

Al escrito deberán acompañarse los documentos y pruebas anticipadas que se pretenda hacer valer y que se encuentren en poder del peticionario.

2 Del escrito se dará traslado a la otra parte por tres días, quien en la contestación pedirá las pruebas que pretenda hacer valer y acompañará los documentos y pruebas anticipadas que se encuentren en su poder, en caso de que no obren en el expediente.

<Jurisprudencia Vigencia>

La anterior condición también se extenderá a los perjuicios morales, con las excepciones y límites señalados por la Ley y la Jurisprudencia, es decir, sólo aplicará para la tasación de aquellos *perjuicios morales objetivos cuantificables*<sup>12</sup>.

En concordancia con aquello, se debe advertir que: *"la actualización de las condenas a pagar sumas de dinero con reajuste monetario, en el lapso comprendido entre la fecha de la sentencia definitiva y el día del pago, se hará en el proceso ejecutivo que se adelante para su cobro"* (Artículo 308 CPC).

Dentro de este contexto, las personas cobijadas por esta decisión, los cuales deberán ejercer las cargas procesales que aquí se describen son: ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA CARBONO, ADELA CARRANZA GARCÍA, WALBER GARCÍA CARBONO, CRISTÓBAL CARBONO RODRÍGUEZ, ALGEMIRA CARBONO VILLALOBOS, CARMELINA GARCÍA CARBONO, LIBARDO MENDOZA SANCHEZ, SANDRO ROBLE MALDONADO, WILMAN ARIZA LÓPEZ, ISAAC RODRÍGUEZ MALDONADO, HENRY GUERRERO ROBLES, LUIS AHUMADA ARIZA, ESTER MONTAÑO CARBONO, JUAN JOSÉ CARBONO ROBLES, LUIS ALBERTO PÉREZ ÁLVAREZ, JERÓNIMO CARBONO CASTRO, FIDEL VILORIA LLANES, CICER URIELES LASSO, ANDRÉS RODRÍGUEZ AHUMADA, AGUSTÍN HERNÁNDEZ, WILLIAM MANCILLA FERNÁNDEZ, ERIKA ACOSTA JIMÉNEZ, PEDRO ACOSTA MANGA, ESTEBAN CARBONO GOMEZ, RAÚL ROBLES, GELTRUDIS CABELLO ARIZA Y YUSET ALBERTO TOLEDO DÍAZ.

Finalmente, en cuanto al argumento en estudio, es preciso acotar las diferencias en materia de competencias entre la Autoridad Marítima y la Autoridad Ambiental, tal y como lo ha señalado la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado<sup>13</sup>:

*"(...) El objeto de la actuación judicial que realiza la DIMAR en este campo se limita a determinar la responsabilidad civil extracontractual de las personas involucradas en el siniestro o accidente marítimo, en la medida en que éste haya ocasionado perjuicios a personas naturales o jurídicas determinadas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2341 y siguientes del Código Civil. Por tal razón dicha función no puede entrar en conflicto con las que cumplen ANLA y las demás autoridades previstas en la ley 1333 de 2009, pues estas últimas son de carácter administrativo (...)"*. (Cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, este Despacho difiere de la decisión adoptada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, toda vez que el material probatorio no solo dio certeza de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje (colisión), sino también de la contaminación derivada del mismo, lo cual como se ha insistido, es materia de investigación jurisdiccional de la Autoridad Marítima

Así pues, atendiendo el principio de *congruencia* y de *unidad probatoria*, este Despacho revocará el fallo de primera instancia, procediendo a declarar la responsabilidad por los siniestros marítimos de abordaje y contaminación a cargo del capitán del remolcador BAHAIRE y de la empresa C.I. PRODECO S.A.

✓ Teniendo en cuenta que exista unidad de argumentos en los recursos de alzada presentados por el abogado JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, apoderado especial de la empresa C.I. PRODECO

3. Vencido el término del traslado, el juez decretará la práctica de las pruebas pedidas que se considere necesarias y de las que ordene de oficio, para lo cual señalará, según el caso, un término de diez días o dentro de él, la fecha y hora de la audiencia o diligencia; no habiendo pruebas que practicar, decidirá el incidente.  
4. Por regla general los incidentes no suspenden el curso del proceso, pero la sentencia no se pronunciará mientras haya alguno pendiente, sin perjuicio de los que se deban resolver en ella y de lo dispuesto en los artículos 354 y 355

5. Sobre la procedencia de las apelaciones que se interpongan en el curso de un incidente, se resolverá en el auto que conceda la apelación que se interponga contra el auto que decida el incidente. Si no se apela éste, aquéllas se tendrán por no interpuestas...."

<sup>12</sup> CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sentencia del 26 de agosto de 1982... "Al no ser el daño moral subjetivo, cuantificable pecuniariamente, como se ha dejado dicho, escapa a toda regulación por medio de perito".

<sup>13</sup> Conflicto positivo de competencias entre la Dirección General Marítima-DIMAR y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA

S.A., armador de la Barcaza 442 y del remolcador "BAHAIRE y por el abogado RICARDO VÉLEZ OCHOA, apoderado especial de la empresa ROYAL & SUN ALIANCE SEGUROS S.A, se resolverán de forma conjunta así:

Se ha reiterado en la parte motiva de esta decisión, que la investigación por siniestro marítimo implica de manera ineludible someterse a las nociones de la responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas, específicamente al régimen objetivo, donde el elemento culpabilístico no es materia de discusión, salvo que el guardián de la actividad peligrosa demuestre y pruebe la ocurrencia de una causa extraña ( caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero).

Al respecto, se hace necesario traer a colación algunos apartes del informe pericial rendido por el Tribunal de Capitanes (Folio No. 1050), así:

*"..., El capitán del remolcador BAHAIRE..., no cumplió con el procedimiento OPR-035 al no tener marino en la barcaza, faltando a los parámetros de seguridad establecidos por la empresa..., no tuvo en cuenta la advertencia de seguridad (dirección y fuerza de la corriente) como se lo hizo saber el Supervisor del buque, siendo esta persona parte integral de la maniobra de aproximación de la empresa PRODECO...,*

*Superintendente de Operaciones de la empresa PRODECO..., No hace cumplir los procedimientos de entrenamiento con la debida periodicidad ordenados por la gerencia, al encontrar inconsistencias en tiempo de ejecución por cada tripulante del remolcador Bahaire..., No retroalimentó, mejoró, revaluó, implementó o corrigió los procedimientos de maniobra de remolque con base en los antecedentes riesgosos presentados por el capitán Carlos Anzola..., Durante su gestión como líder de la escena, ignoró que la contención del derrame va acompañada de las labores de recolección (Folio 19)...". (Cursiva por fuera de texto).*

Dentro de este aspecto, no obra en el expediente prueba que acredite la ocurrencia de cualquiera de las eventualidades citadas, mucho menos la referenciada con el *caso fortuito o fuerza mayor*<sup>14</sup>, todo lo contrario, se denota la ratificación de la responsabilidad sobre el agente de la navegación, es decir sobre el capitán de la nave "BAHAIRE", la cual remolcaba a la Barcaza 442 y de su armador la empresa C.I. PRODECO S.A.

✓ Del escrito de apelación presentado por el abogado JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ, apoderado especial de la empresa TURKISH CARGO LINES, armador de la nave ALMA ATA; capitán y de la agencia marítima de la citada nave INTERSHIP E.U., se tiene lo siguiente:

1. La responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje entre la nave ALMA ATA y la Barcaza 442 remolcada por la nave BAHAIRE, de propiedad de la empresa C.I. PRODECO S.A., se constata en las pruebas obrantes en el expediente, la cual quedo a cargo del capitán y del armador del remolcador BAHAIRE y de la Barcaza 442.

Dicha responsabilidad fue explicada de forma razonable en el fallo de primera instancia, no siendo objeto de discusión en esta instancia.

Por otra parte, este Despacho encuentra pertinente clarificar dos nociones que al parecer son confusas para el apelante, así:

<sup>14</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

1) El Legislador mediante el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, facultó a la Autoridad Marítima a acumular dos procesos dentro de la misma investigación por siniestro marítimo, permitiendo que el mismo fallo contuviera la *declaración de responsabilidad por el siniestro marítimo* y la determinación del avalúo de los daños por tal concepto; así como la *declaración de responsabilidad por infracción a las normas de la Marina Mercante*.

Al respecto, el primer elemento referido a la responsabilidad por el siniestro marítimo, al tratarse de una investigación de tipo declarativa, la Jurisprudencia ha señalado que la misma deberá ajustarse a los fundamentos de la responsabilidad civil extracontractual, precisamente a la responsabilidad objetiva, por tratarse de una actividad peligrosa, situación que fue obedecida durante la investigación de primera instancia por el Capitán de Puerto.

2) Ahora bien, se hace necesario indicar que el tercer elemento del fallo se direcciona a la declaración de responsabilidad por la infracción a las normas de la Marina Mercante, la cual busca determinar las normas infringidas e imponer las sanciones consagradas en los artículos 78 y 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, remitiéndose para lo no previsto al Código Contencioso Administrativo, es decir, al Derecho Administrativo Sancionatorio.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Despacho de conformidad a lo estipulado en el artículo 38<sup>15</sup> del Código Contencioso Administrativo (Caducidad de la Facultad Sancionatoria), en virtud de que el fallo de primera instancia fue emitido posterior a los 3 años consagrados en el citado Código (20 de octubre de 2010), provendrá a revocar los artículos 4, 5, 6 y 7 de la referida decisión, relacionados con la declaración de responsabilidad por violación a normas de la Marina Mercante y las sanciones impuestas por ese motivo.

Finalmente, con ocasión al avalúo de los daños causados por el abordaje entre la Barcaza 442 remolcada por la motonave BAHAIRE, de propiedad de la empresa PRODECO S.A., y la motonave ALMA ATA, y con el fin de garantizar la reparación de los daños causados y el monto preciso de los mismos, salvo que exista *contrato de transacción o negociación entre las partes* que no se haya aportado al proceso, este Despacho advierte a la parte apelante promover incidente de liquidación de perjuicios conforme al artículo 307 y 308 del Código de Procedimiento Civil.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** el fallo de primera instancia del 20 de octubre de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme en la parte motiva de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- DECLARAR** responsables del siniestro marítimo de contaminación y abordaje entre la Barcaza 442 de propiedad de la firma C.I. PRODECO S.A., y la motonave ALMA ATA de bandera Turca, agenciada por la agencia marítima INTERSHIP AGENCY E.U., al señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, capitán del remolcador BAHAIRE y a la empresa C.I. PRODECO S.A., en calidad de armador de la Barcaza 442 y del citado remolcador, y en consecuencia condenarlos en abstracto al pago de los perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante), así como de los perjuicios morales objetivados a los señores ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA CARBONO, ADELA CARRANZA GARCÍA, WALBER GARCÍA CARBONO, CRISTÓBAL CARBONO RODRÍGUEZ,

<sup>15</sup> Vigente al momento en que ocurrieron los hechos.

ALGEMIRA CARBONO VILLALOBOS, CARMELINA GARCÍA CARBONO, LIBARDO MENDOZA SÁNCHEZ, SANDRO ROBLE MALDONADO, WILMAN ARIZA LÓPEZ, ISAAC RODRÍGUEZ MALDONADO, HENRY GUERRERO ROBLES, LUIS AHUMADA ARIZA, ESTER MONTAÑO CARBONO, JUAN JOSÉ CARBONO ROBLES, LUIS ALBERTO PÉREZ ÁLVAREZ, JERÓNIMO CARBONO CASTRO, FIDEL VILORIA LLANES, CICER URIELES LASSO, ANDRÉS RODRÍGUEZ AHUMADA, AGUSTÍN HERNÁNDEZ, WILLIAM MANCILLA FERNÁNDEZ, ERIKA ACOSTA JIMÉNEZ, PEDRO ACOSTA MANGA, ESTEBAN CARBONO GOMEZ, RAÚL ROBLES, GELTRUDIS CABELLO ARIZA Y YUSET ALBERTO TOLEDO DÍAZ; y de los perjuicios materiales ocasionados a la motonave ALMA ATA, los cuales deberán ser liquidados mediante incidente, conforme a lo establecido en la parte motiva de esta decisión.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo a los doctores JUAN CARLOS RAMOS SANTAMARIA, JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, RICARDO VÉLEZ OCHOA y JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ; apoderados especiales de ÁNGEL CUSTODIO ACOSTA ARÉVALO Y OTROS (PESCADORES), de la empresa C.I. PRODECO S.A., (Armador del Remolcador "BAHAIRE" y la Barcaza 442), de la empresa ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS y del capitán, armador (TURKISH CARGO LINES) y la Agencia Marítima (INTERSHIP E.U.) de la motonave "ALMA ATA"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- REMÍTASE** al Capitán de Puerto de Santa Marta para el cumplimiento de lo resuelto por el superior.

**ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 MAR. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo