

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 15012015001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto la abogada KATIA YUNET GUTIERREZ MENDOZA, apoderada del señor ROBER ARLBERTO ARISTIZABAL GIRALDO en condición de Propietario de la motonave "LA REINA DEL PERREO", en contra de la decisión de primera instancia del 13 de octubre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA REINA DEL PERREO" de bandera colombiana, ocurrido el 10 de enero de 2015, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor EDER LUIS TORRES SAMARO en condición de Capitán de la motonave "LA REINA DEL PERREO" el día 9 de enero de 2015, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la citada nave.
2. Por lo anterior, el día 13 de enero de 2015, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 Cartagena profirió decisión de primera instancia el 13 de octubre de 2015, a través de la cual declaró civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor EDER LUIS TORRES SAMARO en condición de Capitán de la motonave "LA REINA DEL PERREO".

De igual forma declaró responsabilidad administrativa por incurrir en violación a las normas de marina mercante al señor EDER LUIS TORRES SAMARO, e impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalente a la suma de TRES MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CIEN PESOS m/cte. (\$ 3.866100.00), pagaderos de forma solidaria con el señor ROBER ALBERTO

ARISTIZABAL GIRALDO en condición de armador y propietario de la motonave "LA REINA DEL PERREO".

4. El día 18 de noviembre de 2015, la abogada KATIA YUNET GUTIERREZ MENDOZA, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la decisión de primera instancia.
5. El día 23 de febrero de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición presentado por el apoderado, no concediendo la reposición, confirmando en todas sus partes el fallo de primera instancia y concediendo recurso de apelación ante esta Dirección General, conforme lo dispuesto en el artículo 58 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.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada KATIA YUNET GUTIERREZ MENDOZA, apoderada del señor ROBER ALBERTO ARISTIZABAL GIRALDO, en condición de propietario y armador de la motonave "LA REINA DEL PERREO", el Despacho se permite extraer lo siguiente:

"(...)

1. *El día diez (10) de enero de dos mil quince (2015), se presentó naufragio de la motonave "LA REINA DEL PERREO", en las declaraciones de los señores Eder Luis Torres Samaro y Luis Emilio Torres Jimenez, indican que no saben quién o quiénes son los propietarios de la motonave.*
2. *Es más indican que quien es el administrador de las misma es el señor MAICON SEDEN HERNANDEZ, es decir, que el señor MAICON SEDEN HERNANDEZ, es la persona indicada para informar quien es el propietario de la motonave "LA REINA DEL PERREO".*
3. *Mi representado desde un comienzo manifestó no ser el propietario de la motonave "LA REINA DEL PERREO", pues él no ha hecho negocio alguno para adquirir la mencionada motonave, el Despacho omitió la (sic) fijar la nueva fecha de audiencia para oír su declaración violándose de esta forma el debido proceso.*
4. *Mi representado no ha firmado ningún documento ante la inspección fluvial de la bahía de Cartagena para solicitar la expedición de patente de navegación, hechos que genera mayor incertidumbre jurídica a mi representado, quien no puede entender como en el expediente*

*existe una certificación indicando que él es el propietario de la motonave "LA REINA DEL PERREO". Ante lo cual se ha solicitado a la inspección fluvial (sic) de la bahía de Cartagena, los documentos aportados para la expedición de la patente de navegación de la motonave "LA REINA DEL PERREO", con el fin de determinar quien fue la persona que presentó los documentos.*

5. *Mi representado reitera que no es el propietario de la motonave en razón de no haber adquirido la misma, no haber comprado la misma y/o actividad comercial alguna sobre la misma para adquirir su propiedad, hechos y situaciones que deben ser investigados más a fondo por la entidad antes de imponer una sanción a mi representado.*

(...)" (Cursiva fuera de texto)

### ANÁLISIS TÉCNICO

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes al expediente se puede constatar que el siniestro marítimo se produjo como consecuencia de las fuertes condiciones que afectaron la navegación, sumado a una escora provocada en apariencia por parte de los pasajeros que se encontraban a bordo.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo este el señor ROBER ARLBERTO ARISTIZABAL GIRALDO.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, 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 haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, y antes de resolver los argumentos incoados por el apelante, es necesario realizar el siguiente análisis, respecto de la ocurrencia y configuración del siniestro marítimo de naufragio, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

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

- a) **El naufragio;**
- b) El encallamiento;
- c) El abordaje;
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;
- e) La arribada forzosa;
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (...)  
“(Cursiva fuera de texto).”

Doctrinalmente<sup>1</sup> el naufragio ha sido definido como:

*“El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas”* (Cursiva fuera de texto)

Sentado lo anterior, el Despacho procederá a realizar el análisis de las pruebas obrantes a la presente investigación por siniestro marítimo con el fin de determinar sobre quien recae la responsabilidad civil extracontractual.

Por ello, se hace necesario citar lo consignado en el acta de protesta el relato de los hechos realizado por el señor EDER LUIS TORRES SAMARO, en condición de Capitán de la motonave “LA REINA DEL PERREO”, en la cual indicó:

*“(...)”*

*Eran aproximadamente las (12) m, cuando un grupo de turistas de 10 personas, 4 mujeres y 5 hombres, 7 adultos y 3 menores de edad me contrataron para que les hiciera un viaje a las islas del rosario, muy a pesar que había movimiento de mareta yo acepte porque tenía una lancha grande, así que salimos rumbo a las islas.*

*A la medida que íbamos avanzando y entrando a mar abierto, más o menos a una (1) hora de recorrido el maretero se incrementó, y entonces baje la velocidad, para hacerle un llamado a los turistas, les dije que no podíamos avanzar porque la situación se fue tornando peligrosa y por precaución les recomendé en 4 ocasiones cambiar de destino, yo les propuse que porque no nos íbamos mejor a playas blancas que había menos mareta porque era pura costa, menos riesgoso e igual de lindo que las islas del rosario, y ellos al ver mi insistencia aceptaron con tan mala suerte que al dar la vuelta todos se lidiaron para un lado y la mareta me sorprendió y la lancha se volcó, y a todos nos tiró al agua, entonces es que me doy cuenta que faltan 3 personas (...)”* (Cursiva fuera de texto)

Según lo señalado en el acta de protesta, se puede colegir que el día 10 de enero de 2015 un grupo de personas contrataron al señor EDER LUIS TORRES SAMARO para que los llevara a las Islas del Rosario. Sin embargo, cuando se encontraban realizando la navegación por las fuertes condiciones meteomarinas, el Capitán hizo la recomendación de cambiar el destino que

<sup>1</sup> FARIÑA, Francisco. “Derecho marítimo comercial”, Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

tenían planificado, la cual fue aceptada por la tripulación. No obstante, al momento del cambio de rumbo, los pasajeros se acumularon en uno de los extremos de la nave, generando que la nave se escorara y finalmente naufragara.

De los anteriores hechos, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar fue el naufragio, y asimismo que este se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Por ello, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>2</sup>.

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

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>3</sup>.

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

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

Sentado lo precedente, considera importante que el Despacho cite del material probatorio obrante en la investigación, el reporte de las condiciones meteorológicas registradas durante los días 9, 10 y 11 de enero de 2015 por parte del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH, de la siguiente manera:

"(...)

*SITUACIÓN SINOPTICA DE TIEMPO PRESENTE MAR CARIBE PARA LOS DÍAS 09, 10 Y 11 DE ENERO DE 2015, DESCRITA EN LOS REPORTES DE ALTAMAR DEL CIOH.*

*Sobre el mar Caribe se presentaron condiciones adversas con vientos de dirección este y noreste con velocidades de 24 a 30 nudos (fuerza 6-7), vientos máximos de 25 nudos y*

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

*alturas del oleaje que oscilan entre los 2,4 y 3,3 metros (fuerte marejada a gruesa), con alturas máximas de 3,6 metros. Estas condiciones adversas se generaron por la influencia de un sistema de alta presión de 1045 milibares ubicados sobre el noreste del océano Atlántico Norte y un sistema de baja presión de 1008 ubicado sobre el sur del litoral caribe Colombiano; la interacción de estos dos sistemas produjo un aumento en los gradientes de presión sobre el centro, noroeste y suroeste del mar Caribe afectando en mayor medida las jurisdicciones de las Capitanías de puerto de Puerto Bolívar, Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Se pronosticó el aumento de las condiciones de temporal a temporal fuerte, por lo cual se recomendó extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones de menores en aguas no protegidas, flujo de bañistas y operaciones offshore." (Cursiva fuera de texto)*

El citado pronóstico de las condiciones para el día de los hechos cobran una alta relevancia, toda vez que en la declaración realizada por Capitán se pudo identificar lo siguiente:

*"(...) Salimos del hospital de Bocagrande, cuando salimos del sector de bocachica, había mucha mareta, yo le advertí que no podíamos seguir porque había mucha mareta, y ellos insistían que siguiéramos que íbamos para las islas, yo les advertí más de cuatro veces y ellos no aceptaron (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Así las cosas, el Despacho puede concluir que el señor EDER LUIS TORRES SAMARO en su condición de Capitán, tenía conocimiento de las condiciones adversas que se estaban presentando en el mar, pero a pesar de ello, decidió continuar la navegación hasta cierto punto donde se hicieron insostenibles las circunstancias y allí fue donde al preguntarle a las personas que encontraba transportando, llegaron al acuerdo de cambio de rumbo.

Sumado a ello, en efecto las condiciones meteomarinas no eran favorables tal y como se puede apreciar del pronóstico emitido por el CIOH, recomendando extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores, recomendaciones que no fueron acatadas por parte del Capitán de la nave "LA REINA DEL PERREO".

En esa misma orbita, es importante indicar que en la audiencia pública en la cual rindió declaración el señor EDER LUIS TORRES SAMARO, indicó no tener licencia de navegación. Por lo tanto, no ostentaba el título que lo acreditara persona idónea y capacitada para ejercer la función que se encontraba ejerciendo el día de los hechos.

Al respecto, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 131 señala lo siguiente:

*"Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, si no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Sentado lo precedente, estima procedente el Despacho referirse al concepto de Capitán, por lo cual el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave". En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y

obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

Asimismo, el artículo 1501 de la norma *ibidem* establece como funciones y obligaciones del Capitán, la siguiente:

*“18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave.*

*(...)”* (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, el Decreto 1597 de 1988 “*Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984*”, en su artículo 40 establece como funciones del Capitán las siguientes:

*“(...)”*

*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. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.*

*(...)”*

*13. Ejercer la autoridad suprema a bordo. Como tal reprimirá y sancionará las faltas disciplinarias cometidas por la tripulación.*

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

En consideración de la normatividad citada, el Despacho puede concluir que el señor EDER LUIS TORRES SAMARO no actuó bajo el amparo de las disposiciones normativas aplicables a la condición de Capitán que ostentaba para el día de los hechos, toda vez que no ejerció como figura máxima de autoridad a bordo de la motonave “LA REINA DEL PERREO”, lo cual se puede apreciar en el siguiente extracto de su declaración: “*(...) yo le advertí que no podíamos seguir porque había mucha mareta, y ellos insistían que siguiéramos que íbamos para las islas, yo les advertí más de cuatro veces y ellos no aceptaron (...)”*. Denotando de esta manera falta de autoridad sobre los pasajeros y colocándolos en una grave situación de peligro que fue materializado posteriormente con el volcamiento de la nave.

De igual forma, se puede apreciar que el señor EDER LUIS TORRES SAMARO se percató de las condiciones que se estaban presentando, dado que en su declaración manifestó que en el sector de Bocachica se estaba presentando fuerte oleaje. Razón por la cual no se podría considerar la actuación de una de las tres causales eximentes de responsabilidad.

En consecuencia de lo anteriormente esbozado, es claro que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA REINA DEL PERREO" de fecha 10 de enero de 2015, ocurrió a todas luces con responsabilidad del señor EDER LUIS TORRES SAMARO en su condición de Capitán. Motivo por el cual procederá el Despacho a confirmar el artículo primero del fallo de primera instancia.

### **Violación a normas de marina mercante**

De igual forma, el Despacho encuentra probada la violación a normas de Marina Mercante por parte del señor EDER LUIS TORRES SAMARO en su condición de Capitán al transgredir los siguientes disposiciones normativas contenidas en el Reglamento Marítimo Colombiano - REMAC 7, de la siguiente manera:

✓ Artículo 7.1.1.1.2.1:

- Código 004: Embarcar o desembarcar pasajeros y mercancías en general, en muelles o embarcaderos con destinación diferente, o no autorizados.
- Código 015: Navegar en condiciones difíciles de marea que ponga en peligro la seguridad de la vida humana en el mar y el ambiente marino.

✓ Artículo 7.1.1.1.2.2:

- Código 035: Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.
- Código 040: Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación.

✓ Artículo 7.1.1.1.2.5:

- Código 058: Prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros, sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

Teniendo en cuenta las normas transgredidas, el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad administrativa declarada en primera instancia al señor EDER LUIS TORRES SAMARO en condición de Capitán de la motonave "LA REINA DEL PERREO", así como de la sanción impuesta.

Aclarado lo anterior, se analizará el argumento propuesto por la abogada en su escrito de apelación, de la siguiente manera:

Frente a lo expuesto en el escrito de apelación por parte de la Abogada KATIA YUNET GUTIERREZ, en el cual indica que su poderdante no ostenta la condición de propietario de la nave, debido a que nunca ha celebrado contrato de compraventa para la adquisición de la nave; este Despacho debe indicar que a folio 17 del expediente, obra oficio suscrito por el señor ARIEL MANUEL ARTETA RUA en condición de Inspector Fluvial de Cartagena, en el cual pone en conocimiento lo correspondiente al registro de la motonave "LA REINA DEL

PERREO”, y a su vez se determina como propietario al señor ROBER ALBERTO ARISTIZABAL GIRALDO.

Con motivo de lo anterior, es preciso citar lo establecido en el artículo 1473 del Código de Comercio de la siguiente manera:

*“ARTÍCULO 1473. DEFINICIÓN DE ARMADOR. Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.*

*La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.*” (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

En virtud de lo dispuesto en el segundo inciso del artículo en referencia, al figurar el señor ROBER ALBERTO ARISTIZABAL GIRALDO como propietario en la patente de navegación de la motonave “LA REINA DEL PERREO” y no existir prueba en contrario al respecto, le es aplicable la solidaridad establecida en el Código de Comercio<sup>4</sup> por parte del armador. En consecuencia, el señor ROBER ALBERTO ARISTIZABAL responderá solidariamente en el pago de la multa impuesta como consecuencia de la transgresión de la normatividad marítima del señor EDER LUIS TORRES SAMARO en condición de Capitán.

En consecuencia, el Despacho no accederá a las pretensiones propuestas por la apoderada del Armador de la nave y en consecuencia confirmará el artículo segundo del fallo emitido en primera instancia.

### Avalúo de Daños

En relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que permitan avaluar los daños generados por el siniestro marítimo de naufragio, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Razón por la cual, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto y respaldará lo dispuesto por el fallador de primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 13 de octubre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

---

<sup>4</sup> Artículo 1478. Obligaciones del armador, Código de Comercio.

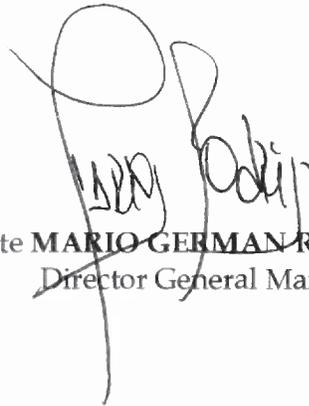
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores EDER LUIS TORRES SAMARO en condición de Capitán de la motonave "LA REINA DEL PERREO", ROBER ALBERTO ARISTIZABAL GIRALDO en condición de Propietario y/o Armador de la motonave en referencia, y demás partes interesadas, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena 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.

28 SEP 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo