

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 20 MAY 2016

### REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Recurso de Apelación.  
Número de expediente: 14012005003-(073/05)

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, en representación del señor CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de piloto práctico a bordo de la nave ALEXIS, en contra de la sentencia del 26 de julio de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante actas de protestas recibidas el 7 de mayo de 2005, los señores HENDRIK S. JANSEN, Capitán de la nave COMOROS STREAM, y VALENTINE T. VELEÑA, Capitán de la motonave ALEXIS, informaron al Capitán de Puerto de Santa Marta sobre las novedades presentadas el día 7 de mayo, relacionadas con el acaecimiento del siniestro marítimo de colisión entre las citadas naves.
2. El día 07 de mayo de 2005, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de sentencia del 26 de julio de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró que el siniestro marítimo de colisión ocurrido entre las naves ALEXIS de bandera maltesa y el buque COMOROS STREAN de bandera holandesa, ocurrió con culpa y responsabilidad del señor VELENA VALENTINE identificado con el pasaporte N° A799637 capitán de la motonave ALEXIS, solidariamente con el armador, el agente marítimo y el piloto práctico CARLOS NARVÁEZ BOLAÑOS.

De igual manera, se abstuvo de pronunciarse en cuanto al avalúo de los daños y respecto de la violación a normas de marina mercante, por haber operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria.

4. Con fecha 25 de agosto de 2011, la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, en representación del señor CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS, piloto práctico a bordo de la

nave ALEXIS, presentó recurso de apelación en contra de la decisión del 20 de junio de 2011.

5. Mediante auto del 26 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta concedió el recurso de apelación presentado por la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, y ordenó enviar el expediente ante el superior para lo de su competencia.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 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 apelación las investigaciones por siniestros marítimos, ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- El día 7 de mayo de 2005, la nave ALEXIS de bandera Maltesa se encontraba desarrollando maniobra de arribo y atraque al muelle de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, asistido por los remolcadores OLIMPIA y JUAN DE LADRILLEROS, ambos de bandera colombiana, al parecer la nave sufrió un desajuste que originó que el rumbo que llevaba el remolcador OLIMPIA golpeará con la aleta de babor popa a la motonave que se encontraba en el muelle 3 de nombre COMOROS STREAM, y por el impacto se reventara el cabo de amarre de dicho remolcador, quedando este encerrado entre los buques ubicados en los muelles 2 y 3.
- La nave ALEXIS continuo su viada rozando el costado de la motonave COMOROS STREAM y finalmente impactó el muelle 2 y el 3, coordinaron con el piloto para seguir con la maniobra y procedió a amarrarse con la proa babor.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial del 1 de noviembre de 2005, suscrito por los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, las conductas técnicas que se desarrollaron en la operación fueron las siguientes:

1030

- La motonave ALEXIS a las 00:30 horas del día 7 de mayo de 2005, comenzó su recalada a la estación de pilotos.
- Siendo las 01:38 horas, se embarcó el Piloto Práctico CARLOS NARVÁEZ BOLAÑOS.
- Dos minutos después el piloto ordena MUY DESPACIO AVANTE, por cerca de 10 minutos, a las 01:50 ordena PARAR MAQUINAS.
- Así mismo ordena el abarloamiento de los remolcadores OLIMPIA y JUAN DE LADRILLEROS, por la proa y la popa, respectivamente.
- A las 01:52 los remolcadores quedan debidamente amarrados a la nave, y el piloto ordena FULL MAQUINAS AVANTE, buscando el desplazamiento y la caída de la proa del buque hacia babor.
- A las 01:53 horas, estando los remolcadores en su misión de empujar el buque, el piloto práctico da la orden de MUY DESPACIO AVANTE a la motonave ALEXIS, de acuerdo con las declaraciones del Piloto Práctico el timón se encontraba con su máximo ángulo de ataque a babor.
- A las 01:53.30 se da orden de parar máquinas.
- A las 01:54.00 se da la orden de FULL ATRÁS, orden que permanece hasta las 01:55.00 o sea 60 segundos, de acuerdo con las declaraciones del Piloto Práctico y Capitán, los remolcadores continuaron con la orden de régimen de FULL AVANTE por estribor.
- De acuerdo con las bitácoras de puente, máquinas y las declaraciones contenidas en el expediente a las 05:05.00 se produce la primera colisión de la motonave ALEXIS contra la motonave COMOROS STREAM.
- Seguidamente, a las 02:06 un minuto después de la primera colisión, aparecer una anotación de discusión entre el Piloto Práctico y el Capitán del buque.
- A las 02:17 horas se da DESPACIO AVANTE indicando la reanudación de la maniobra de atraque con las consecuentes anotaciones hasta que el buque queda amarrado y asegurado a muelle a las 02:58 horas.

"12. Causa precursora o fundamental del siniestro; No cabe la menor duda de que la causa fundamental y precursora del siniestro de colisión tuvo su origen y desarrollo en un desajuste importante de la trayectoria de aproximación y atraque de la motonave, materializada por los efectos actuales adelante mencionados, especialmente a partir de los puntos precríticos hasta el punto más crítico de la maniobra antes de la primera colisión.

Puede observarse con extrema claridad que los ordenadores de la maniobra buscaban contar con una reacción positiva del buque para corregir la trayectoria, cosa que no se dio, vistas las circunstancias físicas que lo impidieron.

Obviamente, ante ese panorama operativo no había otra solución sino la de reprogramar la maniobra, abortando oportunamente la que se encontraba en proceso y reevaluando otra con nuevas opciones operativas.

También puede observarse sobre el anterior particular y basados en las anotaciones del libro de bitácora del ALEXIS que desde el punto crítico E hasta el punto E' existió un lapso de tiempo de 10 minutos, el que hubiera permitido a los ordenadores (capitán y piloto práctico) evaluar el sistema con suficiente tiempo y acogerse a una opción operativa distinta a la que estaba en desarrollo, sobre todo porque no hubo la respuesta adecuada del buque a esas instancias de maniobra".

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Mediante escrito recibido el 25 de agosto de 2011, la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, en representación del señor CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS, piloto práctico a cargo de la maniobra de atraque de la nave ALEXIS, presentó recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

El ordenamiento mercantil colombiano, contempla que el armador responde civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, sin embargo, no puede el piloto práctico responder de la misma forma cuando es el Capitán quien no acata las recomendaciones del práctico.

La valoración de las pruebas debe hacerse de manera integral, es decir se debe analizar tanto la favorable como lo desfavorable.

En el caso de marras, una vez abordada la nave por el piloto práctico, procedió a coordinar con el Capitán del buque todo lo concerniente a la maniobra de atraque, habiéndose acordado que las condiciones reinantes para la celebración de la maniobra eran normales, en plena actividad de sus funciones legales de asesoramiento el Capitán del buque durante la navegación, el piloto práctico procedió a ordenar máquina avante y timón a babor, con el fin de orientar el buque hacía la bahía.

A la altura de la boya N°2, se paran máquinas y se ordena el aseguramiento de los RR OLIMPIA Y JUAN DE LADRILLEROS, en este momento el Capitán de la motonave ALEXIS se retira del puente de mando.

Finalizadas las labores operativas anteriormente mencionadas, se observa que la proa del buque empieza a caer inexplicable y rápidamente hacía estribor y se ordena entonces al RR OLIMPIA empujar en Proa/Estribor hacia babor, tendiente a corregir la caída en mención pero sin éxito, razón por la cual se ordena timón todo babor y máquina avante, pero es ahora la popa la que cae hacía el costado de estribor, no obstante tener al remolcador JUAN DE LADRILLEROS empujando con toda la fuerza hacia babor.

No obstante las prudentes y adecuadas medidas operativas adoptadas durante el incidente (órdenes a máquina, rumbos, utilización de los remolcadores) el buque continuó desplazándose hacia adelante, paralelo y muy cerca de las naves atracadas en los muelles 2 y

1035

3, a las 02:05 horas aproximadamente, la nave Alexis golpea al buque COMOROS STREAM que se hallaba atracado por estribor al muelle N° 3, y colisionó el bulbo de proa del ALEXIS, contra el concreto del muelle N° 4, una vez superado el incidente, se continuó con la maniobra de atraque al muelle N° 4, finalizando la maniobra a las 03:15 aproximadamente.

Al hacerse el análisis de las pruebas recaudadas, no se tuvo en cuenta los siguientes hechos:

El piloto práctico observó plenamente y en todo momento las normas legales vigentes que rigen el servicio público de practicaje (ley 658/2001 y demás que la complementan o adicionan), motivo por el cual no existió negligencia ni descuido alguno en su asesoría técnica al Capitán de la nave Alexis, como tampoco ningún rechazo a las órdenes impartidas, teniendo en cuenta que el Capitán puede apartarse de la asesoría del piloto si lo considera.

Tratándose del abandono del puente de mando por parte del Capitán del buque durante un lapso de tiempo de la maniobra, tal como consta en su declaración, aun cuando su retiro fue transitorio, fue un acto irresponsable en plena maniobra de atraque, ausencia que fue bastante irregular en desarrollo de una actividad peligrosa.

El Capitán no informó al piloto que había parado máquinas ante el momento crítico en que se encontraba dejando al piloto sin información. Se apartó de la asesoría del piloto agravado con el abandono del puente de mando y nunca estuvo integrado a la maniobra.

La falta de medios impresos electrónicos (data logger) de las órdenes del puente al cuarto de máquinas y la alteración posterior de algunos datos del libro de campana llevado a manuscrita, no puede darnos certeza sobre las ordenes que se cumplieron. El capitán debe hacer las correcciones en el libro de bitácora con respecto a las correcciones que el documento oficial y eficiente de lo contrario no tiene validez. El libro de bitácora no puede tener enmendaduras.

Hecho corroborado por el perito en la audiencia de aclaración a folio 660 donde manifestó "que aparecen varias órdenes en el mismo renglón", lo anterior demuestra que hubo alteración posterior del libro de campana, que es otra irregularidad, que la hace ineficiente y queda viciada por su validez.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Vistos los argumentos de la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, se evidencia que todos se encuentran orientados a demostrar que el señor CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS, en calidad de piloto práctico, cumplió los deberes y obligaciones que tenía en desarrollo de su función de asesoramiento en la maniobra de atraque de la nave ALEXIS, por lo cual, no es admisible que se declare solidariamente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.

Sobre el particular, este Despacho encuentra pertinente hacer las siguientes aclaraciones:

Cuando una nave llega a Puerto, los riesgos en la navegación se aumentan, pues generalmente se limita su capacidad de maniobra, el agua cada vez es menos profunda y es

posible, que el canal de acceso al Puerto tenga bancos de arena o peligros imperceptibles para un Capitán que en la mayoría de las veces desconoce el área.

Debido a ello, se requiere el apoyo del Piloto Práctico, quien es un marino experimentado y especializado en la navegación de buques en las especiales condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de un Puerto específico, quien deberá prestar sus servicios tanto para la entrada del buque, como en su salida del Puerto.

Sin embargo, en ningún caso la presencia del práctico a bordo de la nave releva al Capitán del mando de la misma, en otras palabras, el Piloto Práctico cumple principalmente una función asesora, tal como lo señala el artículo 21 de la Ley 658 del 2011, "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial del practicaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional", así:

*"ASESORIA DEL PILOTO PRÁCTICO: La maniobra marítima de practicaje que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional (...)"*. (Negrillas y subrayado fuera de texto)

De las normas antes descritas, se desprende que el Capitán del buque nunca pierde el gobierno y mando de la nave, pues el Piloto Práctico cumple una labor de mera asesoría, dados sus especiales conocimientos respecto del Puerto, siendo por consiguiente el Capitán quien toma las decisiones a bordo y determina si lleva a cabo la maniobra en los términos de la asesoría brindada por el práctico.

De otro lado, conforme al artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, la actividad marítima del practicaje que se realiza en las aguas jurisdiccionales, constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima Nacional, así:

Artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984:

*"PRACTICAJE: El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima".* (Negrillas y subrayado fuera de texto).

Artículo 2° de la Ley 658 de 2001:

*"4.- ACTIVIDAD MARÍTIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE: es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. (...)"*

Así las cosas y considerando que el practicaje se constituye como un servicio público, la prestación del mismo es de carácter obligatorio, dado que el ingreso y salida de un Puerto requieren de los conocimientos especiales y detallados de las características físicas, hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas del área de tránsito, con el propósito de garantizar la seguridad de la nave, la carga, la supervivencia de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina, entre otras.

De otro lado, en cuanto a las obligaciones a cargo del Piloto Práctico, el artículo 15 de la Ley 658 de 2001 señala las siguientes:

1.- *Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.*

(...)

4.- *Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.*

Vemos entonces que, en líneas generales la actividad del Práctico se limita como ya habíamos indicado, a asesorar al Capitán para que la maniobra garantice la seguridad de la nave, de la vida humana en el mar, de las instalaciones portuarias y del medio marino, así mismo informar al Capitán los riesgos existentes en el área, quedando de relieve nuevamente que en ningún momento se releva al Capitán en el mando del buque.

Teniendo en cuenta las principales obligaciones a cargo del Piloto Práctico, se deberá determinar si estas constituyen una obligación de medio o de resultado.

Sobre el particular, la doctrina especializada se ha ocupado de definir y distinguir las obligaciones de medios de las obligaciones de resultado, así, por ejemplo, PHILIPPE LE TOURNEAU<sup>1</sup>, proporciona el siguiente concepto:

*“Obligaciones de medio: Se le llama a veces obligación de prudencia o diligencia. El contenido de la obligación de medios no es exactamente un hecho; es el esfuerzo del hombre, un esfuerzo constante, perseverante, tendiente a la adopción de una actitud frente a sus propias cualidades para aproximarse a una finalidad deseada. Si el deudor no se compromete a alcanzar una meta determinada, se compromete por lo menos a tratar de alcanzarla. Si un evento de fuerza mayor impide al deudor alcanzar la finalidad prevista, habrá ejecutado su obligación, puesto que por hipótesis su obligación es un comportamiento. Obligaciones de resultado: La obligación de resultado es a veces denominada obligación determinada. El deudor de una obligación de resultado es condenado a indemnizar, si el hecho prometido no se produce. El contenido de la obligación parece ser el resultado mismo. Una carga de esta naturaleza supone evidentemente, que el deudor pone en movimiento todos los medios para obtener el resultado, pero estos por sí solos no se toman en consideración”. (Paráfrasis del autor).*

Así las cosas, la obligación es de medio cuando no se puede garantizar el éxito de la actividad a desarrollar, dado que el resultado no depende de manera exclusiva de la persona obligada, por cuanto la obligación en sí misma no es el resultado, sino el deber de realizar de la mejor manera posible la gestión encomendada o contratada.

Por el contrario, en las obligaciones de resultado la persona se compromete a cumplir con lo establecido en el compromiso pactado, siempre que se hubiere alcanzado la finalidad prevista.

<sup>1</sup> PHILIPPE LE TOURNEAU, La Responsabilidad Civil del Profesional, traducido por JAVIER TAMAYO JARAMILLO, segunda edición, Ed. Temis, 2014, págs. 34-36.

Por su parte, la jurisprudencia nacional<sup>2</sup> ha indicado lo siguiente:

*"(...) La distinción entre obligaciones de medio y obligaciones de resultado ha estado referida regularmente a la responsabilidad contractual; sin embargo, nada obsta para que los conceptos puedan ser utilizados dentro del régimen de la responsabilidad extracontractual, pues dicha clasificación no tiene como única fuente la voluntad concertada de las partes (aunque en algunos eventos las partes pueden realizar pactos al respecto), sino que ella surge, bien de un mandato legal o en consideración exclusiva a la naturaleza misma de la obligación que se contrae (...)"*. (Negritas y subrayado fuera de texto).

De ello se infiere, que las obligaciones de medio y de resultado no deben suscribirse de manera exclusiva al régimen de responsabilidad contractual, pues si la naturaleza de la obligación que se contrae permite establecer el tipo de obligación, habrá de tenerla en consideración aun tratándose del régimen de responsabilidad civil extracontractual, como en el caso que nos ocupa.

Así las cosas y de acuerdo a las definiciones antes expuestas, se puede afirmar que la obligación del Piloto Práctico consiste en poner a disposición del buque todos sus conocimientos especializados a fin de que se lleve a cabo una navegación segura.

En este sentido, como se ha dicho a lo largo de esta decisión, el Piloto Práctico en ningún momento tiene el dominio material, técnico e intelectual del buque, pues este siempre está a órdenes del Capitán, quien puede o no seguir el asesoramiento del Práctico, máxime cuando sus conocimientos especiales recaen sobre el Puerto, más no del buque para el cual está prestando sus servicios.

En consecuencia, quien tiene la capacidad de tomar las decisiones es el Capitán y en el supuesto de que se le permitiera al Práctico tomar las mismas, aquellas siempre deberán estar supeditadas a lo que el Capitán considere conveniente para la nave, pues como se señala en el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978)<sup>3</sup>, el Capitán es en todo momento quien asume el gobierno, dirección y control de la nave, en los aspectos relacionados con la planificación, dirección y seguridad en la navegación.

De lo anterior se puede concluir que, solo se podrá atribuir responsabilidad directa al Piloto Práctico por los daños causados en un siniestro marítimo, cuando demuestre que la frustración de la maniobra (*causa directa de los perjuicios*), se produjo directamente por una defectuosa actuación u omisión en su proceder, siendo aquello la comprobación real del *nexo causal* existente entre el *daño* y el *hecho* del siniestro (*actividad de practicaje defectuosa*), elemento preponderante de la responsabilidad civil extracontractual.

Ahora bien, considerando que el régimen de responsabilidad aplicable en el caso bajo estudio es el de la *responsabilidad civil extracontractual* por el desarrollo de actividades

<sup>2</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera.- Consejero Ponente: Ricardo Hoyos Duque, Santafé De Bogotá, D.C., Veinticuatro (24) de Junio de mil novecientos noventa y ocho (1998).- Radicación Número: 10530.

<sup>3</sup> Aplicable en virtud de la fecha en que ocurrieron los hechos. Entiendase hoy enmendado por la Resolución 2 de la Conferencia de Manila de 2010

1037

peligrosas, es pertinente señalar que la responsabilidad del asesor solo podrá imputarse si se comprueba la concurrencia de los siguientes factores:

- *Si el daño se causó por el hecho de un tercero, como eximente de responsabilidad del agente responsable principal.*
- *Si el tercero es justamente el asesor.*
- *Si la defectuosa actuación del asesor fue la que dio lugar al daño.*

Así las cosas y considerando que no se encuentra probada la concurrencia de los anteriores requisitos, se concluye que no es dable la declaratoria de responsabilidad del Piloto Práctico por cuanto implicaría por simple sustracción de materia, la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave por haber mediado la causa extraña denominada "hecho de un tercero".

Por lo anterior, se procederá a modificar el artículo primero de la decisión apelada, en el sentido de declarar que el responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de colisión causado por la M/N ALEXIS de bandera maltesa, contra la estructura de los muelles 3 y 4 del terminal marítimo de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, y los daños ocasionados a las naves ROTHORN y COMOROS STREAM, es el señor VELENA VALENTINE, identificado con pasaporte N° A799637, en calidad de Capitán de la nave ALEXIS, y en consecuencia la solidaridad de la agencia marítima SEAPORT LTDA, y del armador GOOLUCK SHIPPING VALLETTA MALTA, se predicará sólo respecto del pago de los efectos de carácter pecuniarios que se hubieran causado con ocasión del siniestro.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** los artículos primero de la sentencia del 26 de julio de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión, los cuales quedarán así:

"ARTÍCULO 1°.- DECLARAR que el siniestro marítimo de colisión entre la M/N ALEXIS de bandera maltesa y las estructuras de los muelles 3 y 4 del terminal marítimo de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, así como los daños causados a las naves COMOROS STREAM y ROTHORN, son responsabilidad del señor VELENA VALENTINE, identificado con pasaporte N° A799637, en calidad de Capitán de la nave ALEXIS, así mismo, condenar al pago solidario de los efectos pecuniarios que se hubieran causado con ocasión del siniestro a la agencia marítima SEAPORT LTDA, y al armador GOOLUCK SHIPPING VALLETTA MALTA, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia".

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la sentencia de primera instancia, del día 26 de julio de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al piloto práctico CARLOS NARVÁEZ BOLAÑOS, representado legalmente por la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, a la

abogada MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, apoderada de INTERIUG, al abogado JOSE VICENTE GÚZMAN ESCOBAR, apoderado de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, a la abogada ANA LUCÍA ESTRADA MEZA, apoderada del Capitán y del Armador de la nave ALEXIS, al abogado CARLOS ALBERTO ARIZA AYUELO, apoderado del remolcador OLYMPIA, al Representante Legal de TURBADUANA, a la empresa RETRAMAR S.A., al señor EDUARDO L. GERLEIN, Representante de la Agencia Marítima de la nave ALEXIS, y demás interesados, cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase.

20 MAY 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo