

27

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 14012012015  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en calidad de Apoderado de la compañía CI INTERNATIONAL FUELS LTDA, Armadores y/o Propietario del buque tanque "INTERGOOD VII" de bandera Colombiana, en contra de la decisión de primera instancia proferida el 18 de noviembre de 2013, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el día 18 de octubre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación de fecha 18 de octubre de 2012, suscrito por el señor DANIEL INFANTE LANGENBACH, representante legal de la sociedad DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S., agente marítimo de la motonave "CLIPPER TALENT", el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre el buque tanque "INTERGOOD VII" de bandera Colombiana y la motonave "CLIPPER TALENT" de bandera de Bahamas.
2. Por lo anterior el día 19 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 18 de noviembre de 2013, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, al señor DIEGO FERNANDO RESTREPO, en calidad de Capitán del buque tanque "INTERGOOD VII".

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de tres millones quinientos treinta y siete mil pesos

*Al.*

102

5. El día 10 de noviembre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición interpuesto, negó el recurso de reposición interpuesto por el abogado JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, confirmó en todas sus partes la decisión recurrida y concedió recurso de apelación ante esta Dirección General, a fin de que se conociera en vía de apelación, 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 el Abogado JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en calidad de Apoderado de la compañía CI INTERNATIONAL FUELS LTDA, Armadores y/o Propietario del buque tanque "INTERGOOD VII", este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Afirmó el apelante, que el Capitán tomó todas y cada una de las medidas que ameritaban la operación de zarpe del muelle de la sociedad portuaria de Santa Marta, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes al momento de la operación y acatando todas las instrucciones impartidas por la Capitanía de Puerto, como son que los equipos y maquinarias utilizados para la maniobra se encontraban en condiciones de operación, como efectivamente estaban, que el personal bajo cubierta en sala de máquinas se encontraba operando directamente las mismas todo el tiempo de la operación, que las mediciones en las áreas del buque se realizaron tanto así que el incidente no obedeció a falla alguna en las mediciones por peso o calado del buque, que la motonave tiene operativo su sistemas de anclaje y personal idóneo para su manejo, para el caso recurrente por el poco tiempo transitado y el cambio inesperado del clima, se efectuaron las acciones pertinentes para que se minimizara el incidente que terminó con un rayón al casco de la otra motonave inmersa en la investigación,

10/11

que el Capitán consignó en la bitácora del buque tanque "INTERGOOD VII" todos los hechos ocurridos.

2. De la misma manera sostuvo que dentro del proceso se realizó un contrato de transacción entre los agentes marítimos de las motonaves "INTERGOOD VII" y la motonave "CLIPPER TALENT", cumpliendo todos los requisitos para ello, tanto es así, como lo establece la norma "la transacción debe suscribirse por las personas que tengan capacidad de disposición...", y quien suscribió el documento de transacción por parte de la agencia marítima del buque (IMA), es su gerente quien es el representante legal con plenas facultades como bien lo señala la correspondiente Cámara de Comercio aportada dentro del proceso al igual que el agente marítimo de la motonave "CLIPPER TALENT".

En virtud de lo anterior, sostiene que es tan legal el contrato de transacción que el representante legal de la agencia marítima, Deep Blue Ship Agency S.A.S., mediante escrito de fecha 23 de octubre de 2012, dirigido al señor Capitán de Puerto le manifestó que "DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S. finalizará operaciones el día 24 de octubre del presente año en horas de la madrugada, por lo cual solicitamos de su colaboración y/o coordinación con la Capitanía de Puerto de Barranquilla para la entrega del zarpe y la salida del buque sin inconvenientes, basados en el acuerdo de transacción al que se llegó con los señores de IMA Ltda., como agentes de la motonave INTERGOOD VII."

Por las razones anteriores, solicita que:

1. Se declare los agentes por fuera de la voluntad de la tripulación del Buque tanque "INTERGOOD VII", el siniestro de abordaje "CLIPPER TALENT", en el muelle la sociedad portuaria de Santa Marta.
2. Que se modifique en la parte resolutive del fallo, la sanción impuesta al Capitán de la Motonave "INTERGOOD VII" y solidariamente a la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA., por un llamado de atención al señalado Capitán.
3. Que se declare en concordancia con el acuerdo de transacción suscrito por el Representante Legal de la agencia marítima Deep Blue Ship Agency S.A.S., el representante legal de la agencia marítima IMA LTDA., el Capitán de la motonave "CLIPPER TALENT" y la corresponsal de North England P&I Club de la motonave "CLIPPER TALENT".

#### ANÁLISIS TÉCNICO

En el expediente obra informe del 30 de abril de 2010 rendido por el Perito Naval de Navegación y Cubierta CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ quien señala lo siguiente:

"(...)

#### 7. FACTORES AFECTANTES:

##### 7.1 Causa precursora o fundamental del Siniestro

La causa fundamental que origina el accidente está probada en la maniobra de zarpe del BT Intergood VII del muelle 5 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, en condiciones limitadas, en primera instancia por la presencia de un buque en el muelle 4 y Segundo por el conocimiento de un estado meteorológico inestable.

Como Capitán y con la investidura de Piloto Práctico, es el jefe de la maniobra y es responsable del remolcador.

No se evidenció un plan de maniobra previo de acuerdo a un sistema de gestión de seguridad con el remolcador.

Precipita la maniobra, a pesar de las condiciones inestables del tiempo para cumplir órdenes comerciales del armador.

Permitió que el remolcador fuese autónomo en y durante la emergencia.

#### 7.2.2. Capitán del Remolcador "DON LUCHO".

Señor DEIVI MANUEL MENDOZA VELASQUEZ

Atiende la solicitud del servicio por parte del Capitán del Buque Tanque.

Recibe instrucciones del Capitán y Práctico de la maniobra.

De acuerdo con sus declaraciones en el momento de la emergencia manifiesta, es autónomo en la maniobra, por la ausencia de órdenes del Piloto Práctico para evitar el abordaje.

### 8. DAÑOS EMERGENTES Y AVALUOS DE LOS DAÑOS:

**Daños emergentes:**

Como resultado de esta colisión se presentaron los siguientes daños:

#### 8.1 Buque Tanque "INTERGOOD VII"

No se presentaron daños.

#### 8.2 Remolcador "DON LUCHO"

No presentó daño alguno.

#### 8.3 MN "CLIPPER TALENT"

Presentó una fisura relacionada en el numeral 6.1.2.6, el valor aproximado de reparación parcial, antes de subir a astillero de US \$55.000 (cincuenta y cinco mil dólares americanos) (Datos suministrados por el representante por P&I del buque Ing. Manuel Calderón)

### 9. Conclusiones:

Como resultado de la misma se concluye:

Que se estableció todo lo pertinente con Las Probables Causas Precursoras del accidente considerándose que tuvo su origen y desarrollo en la maniobra de zarpe del buque tanque "INTERGOOD VII" del muelle 5 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta el día 18 de octubre de 2012.

Que se evidenció la falta de gestión del Capitán del buque, que a su vez actuaba como Piloto Práctico, durante el ejercicio de acuerdo al contenido del Ítem 7.1.

*Que se consideraron las conductas técnicas y náuticas en los involucrados en la maniobra de acuerdo al Ítem 7.2.*

*Que se establecieron los daños emergentes y sus avalúos al Ítem 8."* (Cursiva y negrilla fuera de texto)

## 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 la empresa CI INTERNATIONAL FUELS LTDA., Armadores/Propietarios del buque tanque "INTERGOOD VII" de bandera colombiana.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, la 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 abordaje, 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, negrilla y subraya fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece<sup>[2]</sup>:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia"* (Cursiva fuera de texto).

<sup>[2]</sup> Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

5/

28

12

- (1) La muerte o las lesiones graves de una persona;
  - (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo.
  - (3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
  - (4) Los daños materiales sufridos por un buque;
  - (5) La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
  - (6) Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;
  - (7) Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.
- (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos expuestos por el apoderado en el recurso de apelación de la siguiente manera:

1. En relación al primer argumento se tiene la declaración del señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en su condición de Capitán del buque tanque "INTERGOOD VII", al ser preguntado por las condiciones oceanoatmosféricas al momento de realizar la maniobra, manifestó lo siguiente:

*"Se presentaron vientos sur que en el momento de soltar los cabos que el momento de cabos empujaban la embarcación hacia delante, el día anterior se había presentado un culopollo, ráfagas de viento repentino, y el área de la maniobra había bastante aglomeración o apiñamiento es decir estaba la popa del CLIPPER TALENT, se encontraba el "INTERGOOD VII", y varias lanchas de pilotos y de la compañía Asigmar en la popa del "INTERGOOD VII", es de destacar que en este momento a finales de enero se presentan fuertes vientos, característicos de la zona, cabe resaltar que la proa del INTERGOOD VII al salir del muelle se encontraba obstaculizada con la popa del CLIPPER TALENT que tiene una manga de 28 metros dejando muy restringida el área ese momento, asimismo la popa del "INTERGOOD VII" cala 12 pies muy cerca de ella se encuentra un bajo de 5 pies que limita con ella que limita completamente su maniobrabilidad"* (Cursiva y subraya fuera de texto)

De acuerdo lo expuesto anteriormente, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar fue el abordaje del buque tanque "INTERGOOD VII" con la motonave "CLIPPER TALENT" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera 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>1</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>2</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.
- Culpa de la víctima.
- Hecho de un tercero.

Así las cosas, corresponde al Despacho analizar si la ocurrencia del siniestro obedeció a una causa de fuerza mayor o caso fortuito, o si de lo contrario, le es imputable señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, como Capitán del buque tanque "INTERGOOD VII".

La Ley 95 de 1890, en su artículo 1 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."* (Cursiva fuera de texto)

Visto lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

- Que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.
- Que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar si acaecimiento ni superar sus consecuencias.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</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

as.

Nov

Dicho esto se puede argüir que si bien las condiciones meteorológicas presentadas al momento de la maniobra eran adversas por la presencia de fuertes vientos, el señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO era consiente de dichas condiciones, sumado a esto tenía conocimiento sobre antecedentes que caracterizaban el área, por lo tanto no se podría manejar el factor imprevisibilidad ante lo sucedido.

Igualmente al analizar las conductas técnicas y náuticas del Capitán del buque tanque "INTERGOOD VII", obra en el expediente dictamen pericial realizado por el Perito CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, el cual determinó lo siguiente:

*"Sigue las instrucciones dadas por la Autoridad Marítima de utilizar un remolcador en la maniobra de aguas restringidas.*

Como Capitán y con la investidura de Piloto Práctico, es el jefe de la maniobra y da órdenes al remolcador.

No se evidenció un plan de maniobra previo de acuerdo a un sistema de gestión de seguridad con el remolcador.

Precipita la maniobra, a pesar de las condiciones inestables del tiempo para cumplir órdenes comerciales del armador.

Permitió que el remolcador fuese autónomo en y durante la emergencia." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Acorde a lo sustraído del dictamen pericial, se evidencia que las acciones desplegadas por el señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO no fueron las acertadas, toda vez que al momento de realizar maniobra de zarpe no tuvo en cuenta factores que ponían en riesgo el desarrollo de la misma, como lo eran las condiciones de tiempo y la presencia de motonaves alrededor del área que restringían la zona de maniobra.

Más aun teniendo en cuenta en su condición de Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave<sup>3</sup>, así también su obligación de garantizar la seguridad de la nave, como lo establece el Decreto 1597 de 1988<sup>4</sup>:

1. Dirigir la navegación de la nave.
2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir del puerto, durante

---

<sup>3</sup> Código de Comercio, Artículo 1495.

<sup>4</sup> Decreto 1597 de 1988, Artículo 40, Funciones y obligaciones del Capitán.

*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 del tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Por lo tanto, se concluye que los hechos ocurridos no fueron producto de un caso de fuerza mayor o caso fortuito, si no que fue producto de la falta de previsión por parte del Capitán, ya que tenía plena conciencia de las condiciones en la cuales iba a ejecutar la maniobra, pudiendo evitar el abordaje.

Por lo tanto, se concluye que los hechos ocurridos el día 19 de octubre de 2012, no fueron producto de un caso de fuerza mayor o caso fortuito, sino que tuvo su origen una falta de previsión por parte del Capitán, ya que tenía plena conciencia de las condiciones en las cuales se iba a ejecutar la maniobra, pudiendo de esta manera evitar los resultados motivo de la investigación presente. Por lo tanto el Despacho confirma la responsabilidad del señor DIEGO FERNANDO RESTREPO en el siniestro marítimo de naufragio.

2. Con respecto al segundo planteamiento del recurrente, se tiene que el día 19 de febrero de 2012 se suscribió documento de transacción entre la agencias IMA LTDA. y DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S., agentes marítimos de la motonaves "INTERGOOD VII" y "CLIPPER TALENT" respectivamente.

Debido a lo anterior se hace necesario enunciar el contenido de los siguientes artículos del Código Civil en relación a la transacción:

*ARTICULO 2469. DEFINICION DE LA TRANSACCION: La transacción es un contrato en que las partes terminan extrajudicialmente un litigio pendiente o precaven un litigio eventual.*

*No es transacción el acto que sólo consiste en la renuncia de un derecho que no se disputa.*

*ARTICULO 2470. CAPACIDAD PARA TRANSIGIR: No puede transigir sino la persona capaz de disponer de los objetos comprendidos en la transacción.*

*ARTICULO 2471. PODER QUE PERMITE AL MANDATARIO TRANSIGIR: Todo mandatario necesita de poder especial para transigir.*

*En este poder se especificarán los bienes, derechos y acciones sobre que se quiera transigir.*  
(Cursiva y subraya fuera de texto)

Visto lo anterior se tiene que la transacción realizada fue realizada entre los agentes marítimos de las motonaves implicadas en el siniestro, en la cual no aportaron documento alguno que los facultara para realizar dicha transacción, puesto que la prueba que hace mención el apelante en su escrito es relativa a la Cámara de Comercio que lo faculta para firmar como Representante Legal de la agencia marítima en razón de sus intereses como agencia, mas no como poder en el cual se especifique los bienes, derechos y acciones para transigir de acuerdo con el artículo anteriormente mencionado.

*es*

*100*

- 4) Representar juiciosamente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;
- 5) Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías;
- 6) Responder por los objetos y valores recibidos;
- 7) Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y
- 8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, se pueden observar que específicamente se señalan las atribuciones poseen los agentes marítimos, y en la que en ninguna parte se atribuye la capacidad de disponer en este tipo de asuntos.

De modo que el Despacho considera que por motivos de capacidad de disposición sobre el objeto comprendido en la transacción, ausencia de poder para transigir y atribuciones poseídas por los agentes marítimos, la transacción realizada por parte de estas no puede surtir efectos y de este modo dar por terminado el litigio.

En la investigación quedo plenamente demostrado la omisión de las reglas marítimas por parte del Capitán del buque tanque "INTERGOOD VII" como se dijo anteriormente, como jefe superior encargado en todo momento del gobierno y dirección de la nave, así como dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir del puerto teniendo en cuenta el estado de tiempo y condiciones que puedan afectar la navegación. De igual forma se constató que no realizó verificación de medidas de seguridad preventiva antes de realizar la maniobra para no poder en riesgo la seguridad de las naves que se encontraban en el área. Dicho esto es claro que la conducta del señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO fue contrario a lo dispuesto en la normatividad marítima y no se evidenciaron actos que contribuyeran a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados por el siniestro marítimo. Por lo dichas razones el Despacho confirmara el artículo cuarto de la sentencia proferida en primera instancia.

Con relación al avalúo de los daños, se constata en el expediente dictamen pericial del 21 de enero de 2013, en el cual se determinó el valor de la reparación parcial de los mismos así: cincuenta y cinco mil dólares americanos (US \$ 55.000). Por lo cual de acuerdo con la decisión de primera instancia se confirma el avalúo de daños sufridos por la motonave "CLIPPER TALENT".

---

5 Código de Comercio, Artículo 1492.

114

20

Por todo lo anteriormente expuesto, el Despacho no encuentra motivos para acceder a las pretensiones presentadas por el apelante, por lo cual se procede a CONFIRMAR la sentencia de primera instancia, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo del 18 de noviembre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

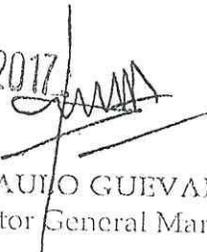
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en condición de apoderado de la compañía CI INTERNATIONAL FUELS LTDA., armadores y propietarios de la motonave "INTERGOOD VII", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 MAY 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo