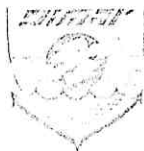


# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 JUN 2017

Referencia: 14012013008  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 16 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "KUPE III" de bandera de Luxemburgo, ocurrido el 17 de abril de 2013, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "KUPE III" al puerto de Santa Marta, el día 18 de abril de 2013, razón por la cual el día 2 de mayo de 2013 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 audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 16 de octubre de 2013 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "KUPE III" al señor PAOLO RACANICCHI en su condición de Capitán.

Así mismo, lo declaró responsable por violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de un (1) salario mínimos legal mensual vigente, equivalentes a la suma de quinientos ochenta y nueve mil quinientos pesos m/cte. (\$589.500), pagaderos en forma solidaria con la sociedad VICTOR ABELLO & ASOCIADOS LTDA, Agente Marítimo de la citada nave.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro 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.

#### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito marítimo FERNANDO PONCE AVENDAÑO, en informe pericial rendido el 27 de mayo de 2013, (folios 21 al 36), señaló lo siguiente:

(...)

##### 5. FACTORES AFECTANTE QUE PUDIERON INFLUIR EN LA RECALADA NO PROGRAMADA A SANTA MARTA:

*Estudiadas las condiciones meteomarinas de la zona del mar caribe general en el lapso de la navegación de la nave <mes de abril>, no se encontró evidencia de mal tiempo. Los vientos alisios típicos del NE y las corrientes marinas típicas fueron normales, las que obviamente favorecerían la navegación a vela y eventualmente a motor para la navegación planeada. (Ver cartas náuticas)*

*En su protesta marítima indicó que hubo mal tiempo en las coordenadas 12°10,840'N x 72°18.711'W.*

##### 6. CAUSA PRECURSORA O FUNDAMENTAL DE LA ARRIBADA DE LA NAVE A SANTA MARTA:

*Al examinar el material evaluativo de los ítems antecedentes de descripciones y análisis de los factores afectantes, producto de los contenidos testimoniales consignados en el expediente y de los resultados de las investigaciones periciales, se puede concluir:*

*1. Que la entrada de la nave al puerto de Santa Marta no tuvo su origen en una causa fortuita o fuerza mayor derivada de una dificultad operativa apremiante en el mar que justificara que el capitán de la nave se acogiera a la figura de una "emergencia operativa en el mar de carácter náutico o técnico" que fundamentara una arribada forzada a puerto.*

*De hecho el capitán reconoció en audiencia que no la hubo.*

*2. Que la entrada de la nave a Santa Marta si tuvo su origen en una decisión exclusiva y única del capitán de la nave con el argumento de que acorde con su amigo en Italia le sería enviado y entregado en Santa Marta un correo, conteniendo un nuevo documento de seguro y unos repuestos de máquinas, tipificando así la figura de una arribada técnica.*

103

*A ese respecto de la aludida arribada técnica, el perito se permite opinar:*

1. *Que el capitán no aportó prueba o evidencia física del envío o la entrega del encargo del nuevo documento del seguro y de las piezas de repuesto, que le permitieran corroborar su testimonio.*
2. *Que si intención o decisión era la de la arribada no programada a Santa Marta, debió solicitar a su armador, o al que hiciera sus veces, procediera a oficializar anticipadamente su arribo a Santa Marta, o en su defecto, haber hecho contacto con el tráfico marítimo costanero de su intención de arribo, tan pronto como la radiocomunicación VHF estuviera a su alcance.*

#### 8. CONCLUSIONES:

*De conformidad con los resultados de la presente diligencia pericial, el suscrito perito se permite concluir:*

(...)

2.-*Que como resultado de la misma se concluye:*

2.1.-*Que se estableció todo lo pertinente con la probable causa de la arribada no programada de la nave al puerto de Santa Marta, considerándose que tuvo su origen en una decisión exclusiva y única del capitán de la nave de entrada a puerto con el nuevo seguro del barco y unos repuestos de máquinas, invocando para el caso, la figura de una arribada técnica.*

2.2.-*Que se evaluó todo lo pertinente con las opciones de viaje directo, viaje diferido procedimientos de arribadas, etc., obteniéndose los resultados consignados en los ítems correspondientes.*

2.3.-*Que se consideraron las conductas técnicas y náuticas de acuerdo con el contenido del ítem 7.*

(...)

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "KUPE III" al puerto de Santa Marta, ocurrida el día 17 de abril de 2013, cuando la nave se desplazaba desde el Puerto Bonaire - Antillas Holandesas, hasta Cancún - México (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

El fallador de primera instancia declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "KUPE III" a cargo del Capitán de la nave señor PAOLO RACANICCHI, debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

*"Llámenese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"*

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

*"La arribada forzosa es legítima o ilegítima; La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos"*.

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "KUPE III", pues entró al puerto de Santa Marta sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Acta de protesta, suscrita por el señor PAOLO RACANICCHI, Capitán de la motonave "KUPE III":

*"(...) Salimos del puerto de Bonaire (Antillas Holandesas) el día 12 de abril/13 con la embarcación a punto en lo que respecta a provisiones, agua, combustibles y maquinaria, incluyendo las luces con destino Santa Marta pero por error de las autoridades de Bonaire al elaborar el documento colocaron como próximo puerto a Cancún-México, cuando esta travesía no es posible realizarla directamente, reitero que nuestro próximo destino era Santa Marta, después Panamá, después Costa Rica y finalmente México (...)*

*(...) decidimos arribar a Santa Marta, al que teníamos proyectado como nuestro próximo puerto para descansar en vista de que tuvimos mal tiempo (vientos fuertes hasta de 40 nudos) y olas hasta de 4 metros (...)* (Cursiva fuera de texto)

Declaración bajo la gravedad de juramento del señor PAOLO RACANICCHI, Capitán de la motonave "KUPE III", en la cual relató lo sucedido de la siguiente manera:

*"El 13 de abril salí de Bonaire a las 7:00 de la mañana a navegar, al día siguiente telefónicamente por vía satélite, desde Italia me informaron que tenían un repuesto y el seguro del barco en Santa Marta, entonces la manera más rápida para conseguir el repuesto era venir hasta Santa Marta. Entonces me acerqué a Santa Marta, llegué en la noche del 17 de abril fuera de la marina, me anclé y contraté la agencia. Como entré a la marina encontré a un tipo de la agencia que me recibió. Me revisaron todos los documentos y llegó mi amigo italiano con*

153



*el repuesto y el seguro del barco y ellos vieron los repuestos que tenía que cambiar. Durante la navegación en estos días había mar de leva 42 nudos de viento"* (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado por alguna falla en la maquinaria en el trayecto de Bonaire hasta Santa Marta, respondió:

*"No."* (Cursiva fuera de texto)

Al referirse sobre el momento en el cual consideró necesario el cambio del anillo de protección catódica, señaló:

*"Me di cuenta de la falla en Santa Lucía, después de atravesar el océano, no encontraba repuesto, entonces después de salir de Bonaire la única oportunidad era la de llegar a Santa Marta porque un amigo italiano me iba hacer el favor de traerla."* (Cursiva fuera de texto)

Declaración del señor RICCIO TOMASSO, en calidad de tripulante de la motonave "KUPE III", en la cual manifestó lo siguiente:

*"Cuando salimos de Bonaire después de un día de navegación como ya tenía el problema de la hélice, mi hermano llamó diciéndole que había una persona que le podíamos entregar directamente el repuesto, el tiempo no era de los mejores entonces pensamos entrar a santa marta y de paso retirar el repuesto y el seguro del barco"* (Cursiva fuera de texto)

Con relación a falla en la maquinaria en el trayecto de Bonaire a Santa Marta:

*"Si había la necesidad de cambiar los repuestos de la hélice."* (Cursiva fuera de texto)

Conforme a las pruebas anteriormente expuestas, se extrae que luego de salir del puerto de Bonaire, el Capitán se percató de un error en el documento de zarpe expedido por las autoridades de dicho puerto en el que indicaron como destino Cancún - México, el cual no era su próximo destino debido a que primero tenían planificado arribar a Santa Marta. Adicionalmente, recalaron al puerto de Santa Marta con el propósito de recibir un nuevo seguro para la nave, así como un repuesto que se instalaría en la nave pues ésta estaba presentando fallas. Asimismo, afirman que en los días en que se encontraban navegando se presentó mal tiempo con vientos fuertes hasta de 40 nudos, lo que motivó aún más su llegada al puerto de Santa Marta.

Ahora bien, de acuerdo con el informe pericial suscrito por el Perito marítimo en maquinaria naval, FERNANDO PONCE AVENDAÑO, manifestó lo siguiente:

*"Viaje directo Bonaire - Cancún México:*

*Con el auxilio de la carta google anexo 2 (trazado viaje directo), carta de corrientes marinas típicas (versión diciembre-mayo) anexa y carta típica de los vientos alisios (versión diciembre-mayo), también anexa, se tiene que la opción de viaje directo era perfectamente viable: la nave tenía a su favor todos los vectores náuticos de dichas corrientes y viento, siendo además totalmente idónea para dicha travesía de aproximadamente 1.200 MN, con opción de arribada técnica a Kingston, desde luego autorizada por las autoridades Jamaíquinas.*

(...)

Vinje diferido a lo largo de la cuenca del Caribe con probables puertos de toque en Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua u Honduras y finalmente México:

(...) con respecto a la decisión de la recalada a Santa Marta, su entrada no estuvo dada por la necesidad de una arribada forzosa sino supuestamente técnica, con el argumento del capitán de recibir un correo anunciado desde Italia, el que era portador de un documento de seguro y unos repuestos de máquinas, según su declaración juramentada." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Con respecto al análisis del cambio del anillo de protección catódica, señaló:

"Parte de máquinas. Análisis:

1.- Si bien es cierto que las piezas aludidas son protectoras de los materiales del sistema de propulsión en sus partes de contacto con el agua <hélices y anexas> no constituyen un fundamento prioritario que justifique una "emergencia operativa en el mar de carácter técnico" por lo cual no es de recibo como fundamento para una arribada forzosa no programada.

2.- Además del punto anterior, el capitán no ordenó guardar los repuestos reemplazados en Santa Marta como evidencia técnica, lo que pone en duda la veracidad de su declaración pertinente.

En audiencia, a la pregunta de la existencia de los repuestos mencionados, indicó que no los guardó, porque lo que hizo no fue reemplazo de piezas, sino una instalación agregada de dos medias lunas que les faltaban a las hélices, lo que significa en el presente caso que las piezas no existían o no estaban instaladas como piezas de norma." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Al referirse sobre los factores afectantes que pudieron influir en la recalada no programada a Santa Marta:

"Estudiadas las condiciones meteomarinas de la zona del mar caribe general en el lapso de la navegación de la nave <mes de abril>, no se encontró evidencia de mal tiempo. Los vientos alisios típicos del NE y las corrientes marinas típicas fueron normales, las que obviamente favorecían la navegación a vela y eventualmente a motor para la navegación planeada. (Ver cartas náuticas)

En su protesta marítima indicó que hubo mal tiempo en las coordenadas 12°10,840'N x 72°18.711'W." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Asimismo determinó como causa precursora o fundamental de la arribada forzosa lo siguiente:

"(...)

1. Que la entrada de la nave al puerto de Santa Marta no tuvo su origen en una causa fortuita o fuerza mayor derivada de una dificultad operativa apremiante en el mar que justificara que el capitán de la nave se acogiera a la figura de una "emergencia operativa en el mar de carácter náutico o técnico" que fundamentara una arribada forzosa a puerto.

De hecho el capitán reconoció en audiencia que no la hubo.



2. Que la entrada de la nave a Santa Marta si tuvo su origen en una decisión exclusiva y única del capitán de la nave con el argumento de que acorde con su amigo en Italia le sería enviado y entregado en Santa Marta un correo, conteniendo un nuevo documento de seguro y unos repuestos de máquinas, tipificando así la figura de una arribada técnica. (...) (Cursiva y subraya fuera de texto)

Ahora bien, se tiene que lo dictaminado del Perito FERNANDO PONCE AVENDAÑO, es contrario a lo expuesto en la declaración del Capitán y del tripulante en diferentes aspectos, toda vez, que señala inicialmente que el viaje desde Bonaire hasta el puerto de Cancún era totalmente viable debido a que la nave contaba con todos los vectores náuticos a su favor, tanto de viento como de corrientes para realizar un viaje sin problemas con la opción de realizar una arribada técnica en Kingston.

Otro de los aspectos, se relaciona con el cambio del anillo de protección catódica, en el que indica que no constituye fundamento suficiente para justificar una arribada forzosa no programada, además según el dictamen, el Capitán indicó que no realizó un reemplazo de piezas sino una instalación en la cual agregó las dos medias lunas que les faltaban a las hélices, significando así que no existían o no estaban instaladas como piezas de norma.

Asimismo, acerca de las condiciones meteomarinas en el trayecto de Bonaire hasta Santa Marta en el mes de abril, no se evidenció mal tiempo, pues todo estuvo dentro del comportamiento normal y típico en cuanto a los vientos alisios y corrientes marinas.

De tal manera que con lo dictaminado por el perito, queda desvirtuado lo manifestado por el señor PAOLO RACANICCHI, Capitán de la motonave.

Cabe señalar que no puede tomarse eximente de responsabilidad frente a la arribada no programada al puerto de Santa Marta, el hecho que la Autoridad Marítima del puerto de Bonaire expidiera un zarpe con un puerto de destino distinto al que el Capitán tenía planificado recalar, tal y como expresa en su declaración, debido a que en éste recibió el zarpe debió verificar el documento y solicitar inmediatamente las correcciones pertinentes.

Ahora bien, el artículo 1501 del Código de Comercio establece dentro de sus funciones y obligaciones, la siguiente:

*"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Del citado artículo, se entiende entonces que el Capitán antes realizar zarpe, debe hacer una verificación del estado de navegabilidad en que se encuentra la nave con el fin garantizar la seguridad de la misma, como de la tripulación, obligación que no fue acatada por el señor PAOLO RACANICCHI, debido a que éste se percató del daño cuando ya se encontraba navegando, al manifestar que se dio cuenta de la falla en Santa Lucía después de atravesar el océano.

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuentran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron previsibles y resistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que de haberse cerciorado de la condición en la que se encontraba la nave antes de realiza zarpe, no hubiese tenido la necesidad de

desde todo punto de vista previsible.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia<sup>1</sup> ha indicado que son requisitos incluíbles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento..."*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[1] (sic) a imprevisibilidad, reclamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva fuera de texto).*

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)"*, (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen un caso fortuito inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *"(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)"* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave "KUPE III", desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se demostró en las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la que el Despacho respaldará la decisión del fallador de primera instancia.

3. Así mismo, con respecto a las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante, se tiene que el Capitán de la motonave "KUPE III" no se cercioró de las condiciones de navegabilidad en las que se encontraba la nave, así como cambiar la ruta establecida en el zarpe sin haberse presentado una circunstancia apremiante que lo obligara a hacerlo con el fin de salvaguardar la motonave y su

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

163



tripulación, transgrediendo lo establecido en los artículos 1501 y numerales 5 y 7 del artículo 1502 del Código de Comercio, por lo tanto el Despacho respaldará la posición del *a quo* en el sentido de sostener la sanción por la comprobada vulneración a las normas de Marina Mercante.

4. En relación a la objeción por error grave propuesta por el Apoderado del Capitán, el Despacho cree pertinente citar la siguiente sentencia del Consejo de Estado<sup>3</sup>:

*"Para que prospere la objeción del dictamen pericial por error grave se requiere la existencia de una equivocación de tal gravedad o una falla que tenga entidad de conducir a conclusiones igualmente equivocadas. Así mismo, se ha dicho que éste se contrapone a la verdad, es decir, cuando se presenta una inexactitud de identidad entre la realidad del objeto sobre el que se rinda el dictamen y la representación mental que de él haga el perito. Sin embargo, se aclara que no constituirán error grave en estos términos, las conclusiones o inferencias a que lleguen los peritos, que bien pueden adolecer de otros defectos. En otros términos, la objeción por error grave debe referirse al objeto de la peritación, y no a la conclusión de los peritos."*  
(Cursiva y subraya fuera de texto)

Referido lo anterior, se entiende que para objetar por error grave un dictamen pericial no debe ser cualquier tipo de error dentro del mismo, si no que este debe ser de tal envergadura que desvíe todo el objeto de éste y que por ello se puedan llegar a conclusiones completamente erróneas.

En el presente caso, se evidencia que existe una contradicción clara entre la opinión del Perito y del Apoderado en cuanto al estudio del caso, y de allí surge su inconformidad para objetar el dictamen por error grave. No obstante su desacuerdo con el dictamen no constituye base suficiente para que prospere su objeción, pues como se planteó anteriormente la objeción debe radicar en un desacuerdo relacionado con el objeto del dictamen.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que dentro de los argumentos mencionados por el apoderado no se demuestra que el dictamen rendido por el Perito FERNANDO PONCE AVENDAÑO exista un error en el objeto del dictamen, el Despacho declarará no probada la objeción por error grave incoada por el Apoderado del Capitán de la motonave "KUPE III".

5. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 16 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 5 de marzo de 2008, Rad. 16850, M.P. Enrique Gil Botero.

Radicado: 14012013008

**ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor PAOLO RACANICCHI, Capitán de la motonave "KUPE III", al Doctor JOSE LUIS JACOME SALEBE, Apoderado del Capitán de la citada nave, al representante legal de la sociedad VICTOR ABELLO & ASOCIADOS LTDA, Agentes Marítimos motonave "KUPE III" 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.

21 JUN 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo