

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 JUN 2018

Referencia: 11012016003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 11 de agosto de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio del Artefacto Naval "SANTA COMBA", ocurrido el 10 de marzo de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el encargado de empresas de apoyo en tierra CP01, M1 NOLAN BURGOS GARCÍA, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de naufragio del mencionado artefacto.
2. El día 16 de marzo de 2016, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de naufragio del A/N "SANTA COMBA", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 11 de agosto de 2017, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable del siniestro marítimo de naufragio del A/N "SANTA COMBA" a la empresa UNIÓN TEMPORAL DRAGADO SAN ANTONIO, en calidad de Armador.

Por otra parte, declaró responsable de incurrir en violación a las normas de marina mercante a la UNIÓN TEMPORAL DRAGADO SAN ANTONIO, imponiendo a título de sanción, un llamado de atención. Finalmente, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en 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.

COMPETENCIA

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

De acuerdo al informe técnico presentado el 29 de agosto de 2016, el ingeniero LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, en su calidad de Perito Naval, concluyó lo siguiente:

"1. CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR

Acuerdo información recibida por parte de las personas involucradas en el siniestro, el día 10 de marzo de 2016 la draga "SANTA COMBA" se encontraba a la altura del muro perimetral contiguo al parque "NESTOR URBANO TENORIO, posición Latitud Norte 3°53'14" - Longitud Oeste 77°04'44", donde estaba en labores de alistamiento para iniciar contrato de dragado y relimpia sobre el canal de navegación del Estero de San Antonio entre los sitios comprendidos entre el K0 + 000 y el K3 + 200 al sur de la Isla Cascajal, y para ello la draga se encontraba posicionada con la cabeza de dragado hacia el estero de San Antonio y así mismo la tubería flotante de descarga de aproximadamente 800 metros, se había asegurado al sector sur del muro perimetral; para ello se tenían las dos anclas en el agua, en proa de la draga y el puntal de babor estaba bajado.

Hacia las 0600 horas por información del vigilante señor MARCO ANTONIO ANGULO VIVEROS, por presunta acción de la corriente de la marea bajando (Reflujo), algunos muertos que aseguraban la tubería, se corrieron ocasionando que parte de la manguera de descarga se recostara por el costado de estribor de la draga, lo que teniendo en cuenta la fuerza de la vaciante (reflujo) de marea, escoraba levemente la draga; dicha información fue transmitida vía celular por parte del señor MARCO ANTONIO ANGULO VIVEROS al señor ingeniero FREDY MOSQUERA, encargado del proyecto, quien envió hacia las 0700 horas al aumentar la fuerza de la vaciante (reflujo) la draga se comenzó a escorar cada vez más, a esta hora arribó el personal de operarios encargados de la unidad, quienes se pusieron a la tarea de tratar de corregir la novedad.

Debido a que la marea se encontraba bajando y a causa de la escora, el puntal de babor, que normalmente baja por su guía, se trabó quedando clavado en el fondo, por lo que la draga siguió escorándose hasta alcanzar una escora de 90°, además con el fin de tratar de minimizar la situación, la cabeza de corte se arrió; al seguir bajando la marea la estructura quedó en el aire por estar el puntal incrustado en el fondo de la bahía; en las maniobras de minimizar los efectos de la marea, se optó por cortar la manguera de descarga, unos diez metros adelante del acople a la draga.

Cuando se efectúa el cambio de marea y comienza a subir hacia las 1057 horas, al estar escorada 90°, se comenzó a sumergir, quedando bajo el agua, la caseta de control y demás equipos. Así mismo, parte de la estructura que conforma la tubería de descargue, como los pontones que ayudan a su flotación, quedaron sueltos, ya que el remolcador que prestaba el apoyo no los pudo asegurar a tiempo y comenzaron su desplazamiento hacia el muelle flotante, en este curso ocasionaron daños al ancla del PANGON II, que se

127

encontraba fondeado en cercanías, y así mismo, parte de este material llegó hasta las inmediaciones del muelle turístico, pero sin causar daños aparentes.

2. CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

El señor MARCO ANTONIO ANGULO VIVEROS- vigilante nocturno de la draga "SANTA COMBA", persona que se encontraba abordo al inicio de los eventos que desencadenaron en el naufragio de la draga, no cuenta con licencia de navegación ni ningún tipo de entrenamiento en la operación de la draga.

El señor MANUEL GONZÁLEZ NEGRETE, quien oficia como Capitán o Jefe de la Operación de la draga, no cuenta con licencia de navegación, y ha sido la persona encargada de la draga desde su arribo desde el puerto de Barranquilla, donde se efectuaba labores en el Río Magdalena, cuenta con la experiencia necesaria para la operación del artefacto.

El señor JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ, ayudante del Jefe de Operación de la draga, también cuenta con el experiencia en la operación de la misma, durante los trabajos de la misma, durante los trabajos realizados en el área del Río Magdalena, no cuenta con licencia de navegación, ni experiencia en el área del Pacífico en este tipo de operaciones.

Contaba con 5 operadores más, contratados en el puerto de Buenaventura, pero de los cuales no se tiene información del tipo de licencia con que cuentan o de la experiencia en la operación de este tipo de equipos.

3. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO

Teniendo en cuenta las versiones de las diferentes personas interrogadas al respecto, se puede presumir que debido a la corriente tan fuerte a causa de la vaciante (reflujo) por la puja de marea del día 10 de marzo/16, causó que los pesos muertos que debían tener anclados los tramos de la manguera de descarga, se corrieran, ocasionando que la manguera se recostara al artefacto naval, al estar estos tramos de la manguera se recostara al artefacto naval, al estar estos tramos de manguera al costado de estribor de la draga, lograron escorarla, dicha escora ocasionó que el puntal de babor, que se encontraba bajado, se incrustara en el fondo y no se deslizara por su guía, así que al seguir bajando la marea, la draga fue quedando suspendida en el aire y cada vez la presión del peso de las mangueras ocasionaba mayor escora.

Debido a lo bajo de la marea en el sector no se pudo recibir apoyo oportuno por parte de remolcadores que acudieron al sitio del siniestro, y así se produjo la escora de 90°, al cambiar el flujo de marea y comenzar a subir, conllevó con que quedara casi el 70% del artefacto bajo el agua.

Durante las maniobras realizadas por parte del personal de la draga una de las cuales fue cortar la manguera de descarga para disminuir la presión de ésta sobre el artefacto, conlleva a que un tramo de dicha manguera al igual que los pontones utilizados para su flotación, derivaran hacia el muelle turístico, ya que no pudieron ser asegurados oportunamente por el remolcador que prestaba el apoyo en la maniobra, causando en su desplazamiento, la pérdida del ancla del Artefacto Naval "PANGON II", terminando algunos de esos pontones en el muelle turístico, pero sin causar ningún tipo de daños en su estructura.

4. CONDICIONES DE VISIBILIDAD, DE VIENTO Y DE MAR

Acuerdo información suministrada por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, las condiciones de marea del día 10 de marzo de 2016 eran las siguientes:

El viento tenía dirección sur-suroeste y una velocidad de 0.66 y 2.44m7s, medición efectuada por la Estación de Meteorología y Mareografía Automática Satelital (EMMAS) de Buenaventura.

Acuerdo a la cartilla de pronóstico de pleamares y bajamares de la costa pacífica colombiana para el año 2016 emitida por el IDEAM, el día 10 de marzo/16 era el penúltimo día de la puja del mes y en el momento de inicio de los sucesos la marea se encontraba bajando.

(...)

6. MEDIDAS ADOPTADAS AL MOMENTO DE LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO

Al momento de ser reportada por el vigilante, señor MARCO ANTONIO ANGULO VIVEROS, del desplazamiento por causa de la fuerza de la vaciante (Reflujo) de la marea de la manguera de descarga, y terminar al costado de estribor de la draga, llega abordó el personal de operarios de la misma para iniciar labores para evitar el siniestro marítimo, pero desafortunadamente ya que el puntal de babor se encontraba arriado, y debido a la escora ocasionada por la presión que ejercía la manguera de descarga de la draga, no permitió que al ir bajando la marea dicho puntal se deslizara por su guía, sino que se quedó trabado, y conllevó a que el artefacto fuera quedando en el aire a medida que la marea iba bajando.

Se optó por cortar la manguera de descarga a una altura de unos 10 metros del acople para tratar de aliviar la presión sobre la Draga, pero la fuerza de la corriente desplazó partes de dicha manguera y de los pontones utilizados para la flotación de algunas de sus secciones, derivando hacia el muelle turístico, a pesar del intento del remolcador que se encontraba en la maniobra de apoyo, durante la deriva ocasionó la pérdida del ancla del Artefacto Naval "PANGON II", pero con la ayuda de personal de draga "SANTA COMBO", lograron fondear el ancla auxiliar, sin que se ocasionaran daños en dicho artefacto.

Los pontones que ayudan a la flotación de algunos tramos de la manguera de succión terminaron en el muelle turístico, pero sin ocasionar daños a su estructura, posteriormente se procedió a asegurar la tubería que se encontraba a la deriva al muro perimetral mediante la utilización de cables y cabos.

Al finalizar la tarde, con ayuda de dos remolcadores de apoyo se logró remolcar la Draga semi sumergida hasta las inmediaciones del patio de operaciones de la empresa "AUSTRALIAN" en el barrio "LLERAS", donde ya se efectuaron las labores de reflotamiento y recuperación de todos los elementos que quedaron sueltos por causa del naufragio

(...)

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta las declaraciones presentadas en audiencia pública realizada el día 26 de abril de 2016, por el ingeniero FREDY MOSQUERA – Representante de UNIÓN TEMPORAL DRAGADO SAN ANTONIO, y declaraciones de campo recogidas con el personal de la tripulación y otros testigos, además de conocer las condiciones meteorológicas al momento del siniestro, me permito considerar:

Es mi concepto que el siniestro marítimo – naufragio, sufrido por el Artefacto Naval – Draga "SANTA COMBA" se produjo como resultado de la fuerza de la vaciante (Reflujo) de la marea, que ocasionó que los muertos y amarres de la manguera de descarga que se encontraba desplegada en una longitud aproximada de 800 metros, entre la draga y el lado sur del muro perimetral, se desplazaran, conllevando a que la manguera se concentrara en el costado de estribor de la draga, costado de estribor, debido a la escora, el puntal de babor que se encontraba arriado, no se desplazó por su guía, quedando trabado y a medida que seguía bajando la marea, el artefacto quedó en el aire.

193

Lo anterior, desencadenó la serie de eventos anteriormente descritos que terminaron en el siniestro marítimo – naufragio de la draga, además de los riesgos generados por el desprendimiento de parte de la estructura de la manguera de descarga que ocasionó la pérdida del ancla del artefacto "PANGON II" y la suspensión de las operaciones del muelle turístico por el arribo de sus muelles de parte de los pontones y parte de la manguera de descarga, hasta estos, aunque sin ocasionar daños estructurales ni a las embarcaciones que allí se encontraban.

Si bien el personal de la draga llevaba varios días en el proceso de alistamiento para inicio de operaciones y habían sorteado numerosas subidas y bajadas (flujos y reflujos) de la marea, no tuvieron en cuenta que la marea de ese día sería la más alta hasta ese momento y tendría corrientes mayores que hasta ese momento, y no tomaron medidas de seguridad adicionales, tales como reforzar los medios de fondeo de draga y manguera de descarga, o mantener stand by un remolcador para apoyo en caso de eventualidades (...) (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

➤ Configuración del Siniestro Marítimo de Naufragio

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"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 forzada;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Doctrinariamente¹ el naufragio ha sido definido como:

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

Así las cosas, en escrito presentado el día 10 de marzo de 2016, suscrito por el M1 NOLAN BURGOS GARCÍA, se informa que el A/N "SANTA COMBA" se encontraba ubicada a 50 metros al este de la boya amarilla, entrada al estero de San Antonio, presentando una escora de aproximadamente 90°, hacia el costado de babor. Igualmente, menciona que la estructura se encontraba sumergida en un 70% aproximadamente y estando la marea baja.

En el mismo sentido, en audiencia del día 26 de abril de 2016, el señor FREDY JESÚS MOSQUERA OBANDO, en su calidad de Representante Legal de la empresa UNIÓN TEMPORAL DRAGADO SAN ANTONIO, manifestó:

¹FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

"(...) como a eso de las 8 de mañana, en marea baja, la draga se empezó a torcer al lado derecho, inmediatamente empezamos a hacer todo lo humanamente posible para que la draga no fuera a colapsar debido a la falla que había tenido, pero como estábamos en puja de marea, la marea venía bajando muy fuertemente e hizo que fuese imposible impedir que eso pasara, además, por estar la marea muy bajita no había forma que otro artefacto naval le prestara apoyo suficiente para que ella no colapsara (...) lamentablemente la draga colapsó, la marea empezó a subir, tengo entendido ese fue el día de la marea más alta, casi 6 metros (...) terminó el mar llevándose la draga (...)". (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se tiene entonces que el día 10 de marzo de 2016, el artefacto naval "SANTA COMBA" efectivamente naufragó en la entrada al estero de San Antonio, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

➤ Responsabilidad civil por la ocurrencia del siniestro marítimo de Naufragio.

Se debe precisar que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"². (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 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)

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

A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

De otra parte, frente a las condiciones técnicas de la draga, el señor FREDY JESÚS MOSQUERA OBANDO, en diligencia del 26 de abril de 2016, declaró las condiciones técnicas de la draga, eran las

² Sentencia del 24 de agosto de 2009, proferida por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén

mejores, de hecho se le había hecho un peritaje. Respecto de la causa del siniestro, manifestó que posiblemente fue la inclemencia del tiempo lo que generó la escora, no fue falla de la draga.

En cuanto a las acciones o medidas técnicas que se tomaron para garantizar la integridad del artefacto naval y salvaguardar la vida humana en el mar, el señor FREDY JESÚS MOSQUERA OBANDO, estableció que la draga todos los días mientras estuvo posicionada, tuvo su vigilante, ningún momento la draga se dejó sola y siempre tuvo su seguridad técnica requerida, a la hora del siniestro también estaba presente el personal que estaba alistando la draga, el capitán de la draga y su personal de apoyo.

En el mismo sentido, el ingeniero LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, en su informe pericial concluyó:

"(...) se puede presumir que debido a la corriente tan fuerte a causa de la vaciante (reflujo) por la puja de marea del día 10 de marzo/16, causó que los pesos muertos que debían tener anclados los tramos de la manguera de descarga, se corrieran, ocasionando que la manguera se recostara al artefacto naval, al estar estos tramos de la manguera al costado de estribor de la draga, lograron escorarla, dicha escora ocasionó que el puntal de babor, que se encontraba bajado, se incrustara en el fondo y no se deslizara por su guía, así que al seguir bajando la marea, la draga fue quedando suspendida en el aire y cada vez la presión del peso de las mangueras ocasionaba mayor escora (...)" (Cursiva fuera de texto)

Si bien es cierto que las condiciones meteomarinas fueron adversas para el día del siniestro marítimo de naufragio, teniendo el registro de la más alta marea, también es cierto que el personal que manipulaba la draga no contaba con licencia de navegación, así como ningún tipo de entrenamiento que los certificara para operar el artefacto naval salvaguardando la seguridad y la vida humana en el mar. Pues la presencia de personal operativo idóneo en el artefacto naval, garantiza en gran medida que se tomaran las medidas pertinentes para enfrentar cualquier novedad.

Por tal motivo, la responsabilidad recae sobre el Armador, es decir, la empresa UNIÓN TEMPORAL DRAGADO SAN ANTONIO, quien no tomó las acciones pertinentes para prevenir y evitar dicha situación, pues tratándose de una actividad peligrosa, dejó el artefacto naval a cargo a personas que no se encontraban calificadas para dicha tarea, y menos para atender la emergencia presentada, teniendo en cuenta que una vez bajara la marea el artefacto se quedaría en seco, lo que ocasionaría que perdiera la estabilidad al ocurrir la pleamar³, como en efecto ocurrió y en consecuencia se produjo el naufragio.

Adicionalmente, no guardó en debida forma sus deberes, dejando la nave al cuidado de un vigilante, lo que evidencia que de haber cumplido con sus funciones como Armador, se hubiere podido evitar el siniestro.

➤ Violación a normas de Marica Mercante

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

³ Pleamar: Momento en que el agua del mar alcanza su máxima altura dentro de una marea.

El artículo 1473 del Código de Comercio colombiano dispone:

"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 fuera de texto)

En el mismo sentido, los artículos 1477 y 1478 establecen lo siguiente:

"Son atribuciones del armador:

1. *Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición en contrario;*

(...)

4. *Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje ".* (Cursiva fuera de texto)

"Son obligaciones del armador:

(...)

2. *Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Por otra parte, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 131 consagra:

"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 y subrayado fuera de texto)

Del análisis de las normas anteriormente descritas, se tiene que la empresa UNIÓN TEMPORAL DRAGADO DE SAN ANTONIO, en su calidad de Armador del A/N "SANTA COMBA", no cumplió con los deberes consagrados en las normas marítimas, aun cuando la misma Ley le impone tales obligaciones. Por tal motivo, se confirma la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar administrativamente responsable a la empresa UNIÓN TEMPORAL DRAGADO DE SAN ANTONIO, en su calidad de Armador, por la violación a las normas de marina mercante.

➤ **Avalúo de los daños**

Para concluir, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños ocasionados con el naufragio del A/N "SANTA COMBA", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En consecuencia, este Despacho confirma en su totalidad la decisión de primera instancia 11 de agosto de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su totalidad la decisión del 11 de agosto de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

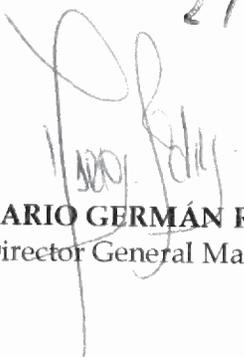
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente providencia al Representante Legal o quien haga sus veces, de la empresa UNÓN TEMPORAL DRAGADO DE SAN ANTONIO, identificada con NIT No. 900.848.858-7, en su calidad de Armador del A/N "SANTA COMBA", 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

27 JUN 2018


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