

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 6 DIC 2016

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 12012012001

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo N° 002 CP02- ASJUR del 14 de enero de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de encallamiento del buque tanque SUNLIGHT VENTURE de bandera de Marshall Island, al mando del señor ANDREY TOROPCHIN, ocurrido el día 11 de marzo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 11 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco 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.
2. A través de sentencia del 14 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Tumaco declaró responsable al señor ANDREY TOROPCHIN, capitán del tanquero SUNLIGHT VENTURE de bandera de Marshall Island, por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, ocurrido el día 11 de marzo de 2012.

De igual manera lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, así como a la agencia marítima CLEMENTE PADILLA, representada legalmente por el señor CLEMENTE ALIRIO PADILLA CASTRO, e impuso a título de sanción una multa de 1 salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a quinientos ochenta y nueve mil quinientos pesos.

Finalmente, se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños, por considerarlo improcedente.

3. Vencido el término para interponer recursos en contra de la decisión del 14 de enero de 2013, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Tumaco, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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.

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 11 de marzo de 2012, la nave SUNLIGHT VENTURA de bandera de Marshall Island, aproximadamente a las 7:00 am se encontraba realizando maniobra de arribo al puerto de Tumaco, en particular se llevaba a cabo la aproximación a la estación de pilotos prácticos, la cual se encuentra próxima a la boya de mar, en ese punto se sintió el toque de fondo, por lo cual los pilotos prácticos a bordo (un titular y uno en entrenamiento) recomendaron que se sucediera cualquier maniobra de reflotamiento y esperaran a que la marea subiera, como en efecto sucedió logrando que la nave se elevará del lecho arenoso y volviera a navegar.

ANÁLISIS TÉCNICO

Visto el informe técnico rendido por el Perito Marítimo ÁLVARO DUARTE MÉNDEZ, se concluye que las causas técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro marítimo de encallamiento fueron las siguientes:

Estado de la marea: *de acuerdo con la curva de mareas para la fecha del encallamiento, al momento en que la nave SUNLIGHT VENTURE a la ensenada de Tumaco, siendo aproximadamente las 05:00 am, la marea estaba terminando su ciclo de pleamar, habiendo alcanzando su altura máxima de 3.46 metros a las 05:58 am, a partir de ese momento se inició la fase de bajamar, a las 7:27 am se advierte la varadura, estando la bajamar en 1/3 de la fase descendiente, que finalizó a las 11:54 con un nivel de -0.16 metros.*

A las 15:30 cuando el nivel de la marea estaba aproximadamente a mitad de fase, se produjo la zafadura de la nave, quedando en condición de flotabilidad.

Navegación: *No se evidenció ninguna planeación de la recalada al puerto de Tumaco, carecían de la cartografía electrónica necesaria para el ingreso al puerto, contaban con los equipos náuticos requeridos para dichas naves.*

El agente marítimo le comunicó al buque vía canal 14 de VHF-FM, que no podía fondear en el área designada para fondeo, en su remplazo le sugirió parar máquinas y permanecer en el sitio, en espera de la lancha de pilotos.

El señor ANDREY TOROPCHIN recalaba al puerto de Tumaco por segunda vez en calidad de Capitán de la nave SUNLIGHT VENTURE y considerando el cambio sufrido recientemente en la carta náutica N° 2799 respecto de la nueva posición del sitio de embarque/desembarque de pilotos, el cambio de fondeo programado y las necesidades de permanecer en condición de "stand-by" en espera del bote de pilotos, generaba una nueva situación que ameritaba atención especial.

Como causa raíz del incidente de varadura sufrido por la nave SUNLIGHT VENTURE, se identificó la circunstancia náutica resultante de la sumatoria de circunstancias relacionadas con el empleo de la carta náutica británica N° 2799, en cuyos planos B y D, se registró el cambio de posición del punto de embarque el piloto práctico. En respuesta a las instrucciones de "no fondear" y permanecer en el sitio en espera de la embarcación que transportaba al piloto, se presentó un error de interpretación que al parecer, llevó al acercamiento del sitio marcado en la carta empleada para la recalada, como nuevo sitio de embarque de pilotos, lo que conllevó al extremado acercamiento de la nave a aguas someras. Además, la falta de acción requerida para advertir las nuevas condiciones náuticas y reaccionar oportunamente, para prevenir los riesgos asociados con la condición de máquinas paradas, en proximidad a la isobata de los diez (10) metros, situación que significó dejar la nave "a la deriva", a merced de la acción de los agentes meteomarineros, particularmente de las corrientes reinantes en el sitio.

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 para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en cuanto a los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, 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, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. **Encallamiento**
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. Arribada forzosa
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

Se entiende que una nave esta encallada, cuando topa su casco con el fondo (arenoso o rocoso) quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona su pérdida del gobierno debido a que no se puede maniobrar.

Al respecto, es preciso recordar la declaración rendida por el señor ANDREY TOROPCHIN, Capitán de la nave SUNLIGHT VENTURE, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 13 de marzo de 2012, donde relató los hechos ocurridos así:

“(...) Cuando el barco se aproximó a la estación de pilotos, recibí una llamada en la que me indicaban que me acercaba a la estación de pilotos pero que no me anclara, el Barco se acercó a la estación de pilotos, pero hace algún tiempo cambiaron la estación de pilotos, previamente he estado dos veces en Tumaco, y estuve llegando a la anterior estación de pilotos, la nueva estación de pilotos se encuentra muy cerca de la boya de mar y muy cerca de la orilla, el barco tenía baja velocidad por la corriente de mar, cuando la corriente trató de girarlos sentí que el barco tocó arena, en ese momento vienen dos pilotos, y ellos me comentaron que el nivel de agua estaba baja, y me dijeron que esperara para que la marea subiera para asegurarme de que no hay ningún tipo de daños alrededor de las tres de la tarde, los mismo pilotos vinieron a bordo, la marea elevó el barco y se pudo impulsar por su propia máquina (...)”.

De igual manera, se le recibió declaración jurada al señor RANDY B. FAJARDO, en Calidad de tercer oficial de la nave SUNLIGH VENTURE, quien relató lo siguiente:

“(...) Cuando yo llegué al puente de mando revisé los equipos, eran las 6 de la mañana, pocos minutos después de recibir la guardia trate de ponerme en contacto con las autoridades del puerto, pero nadie me respondió, seguí insistiendo hasta que a las 6:50 me respondieron del puesto de control, solicité para fondearme pero me dijeron que no fondeara, después de eso me dijeron que bajara la máquina y procedimos a la Estación de Pilotos, cuando los aproximamos a la Estación de pilotos vamos en una velocidad baja, luego de esto recibimos una llamada nuevamente que el piloto estará a bordo alrededor de las 7:15 o 7:20 de la mañana, así que nosotros estábamos esperando por el piloto, el barco se movió muy lentamente, quedó en posición neutra para cualquier situación de presentarse poder maniobrarlo, moviéndose prácticamente por la corriente, después de ello vamos a la boya de mar está al babor del barco, aproximadamente entre 300 y 400 metros de eso reviso mi GPS ya parece cero velocidad, yo le reporta al Capitán, no tenemos más velocidad, el Capitán trata de mover el barco hacia adelante, no hubo más movimiento el piloto viene cerca de las 7:36 abordó, conociendo esa situación dice que no movamos del barco, que la marea esta baja y que hay que esperar a que suba, escuchamos el consejo del piloto y esperamos hasta que subió la marea, cuando la marea subió el barco flotó (...)” (fol. 35)

De acuerdo con lo expresado por el Capitán y tercer oficial del buque tipo tanquero SUNLIGH VENTURE, el siniestro tuvo lugar cuando la nave se aproximaba al puerto de Tumaco, es decir, que acaeció en desarrollo de una actividad catalogada como peligrosa, tal como lo es la navegación marítima.

Al respecto, vale la pena recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

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

Como su nombre lo indica, se trata entonces del deber de indemnizar los daños causados por la actividad peligrosa, es decir por las cosas o energías que el ser humano pone en acción y que tienen injerencia activa en la causación del perjuicio, no simplemente pasiva o estrictamente incidental, sin proyección alguna en el evento dañoso.

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante, preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados "por las actividades peligrosas", el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa².

Ahora bien, tratándose de la navegación, la jurisprudencia nacional no ha dudado en catalogarla como una actividad peligrosa, pues una vez se pone en acción la nave se rompe el equilibrio de los riesgos que un hombre común está obligado a soportar.

Al respecto la Corte Suprema de justicia manifestó:

"(...) Labores todas ellas que sin mayor esfuerzo evidencian que la naviera cumplía actos propios de la empresa de navegación la que, como ya se dijera, la Corte no ha titubeado en calificar de peligrosa, como así puede corroborarse v. gr., en la sentencia del 29 abril de 1943. Incluso ese laborío del buque denota desplazamiento, pues no de otra manera puede entenderse que la nave se acerque al muelle³ (...)".

Así las cosas, es preciso señalar que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1º de la ley 95 de 1890 señala; "*se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)*", obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

"Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito -fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediabilmente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora⁴.

Respecto de los requisitos para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, la Corte Suprema de Justicia ha sostenido lo siguiente:

"(...) 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 "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente 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 mayor⁵ (...) (Cursiva por fuera de texto).

En el caso en estudio, el encallamiento de la nave SUNLIGTH VENTURE tuvo su origen en una insuficiente planeación de la maniobra, pues según el dicho del Capitán habían ingresado en dos ocasiones previas y la estación de pilotos estaba en un lugar distinto al que le fue indicado en esta última recalada.

Al respecto el concepto técnico rendido por el perito marítimo ALVARO DUARTE MÉNDEZ, indicó lo siguiente:

"No se llevó a cabo una planeación específica de la navegación hacia el puerto de Tumaco, al carecer de cartográfica electrónica requerida para llevar a cabo la navegación empleando los medios modernos establecidos (...).

Siendo la segunda oportunidad de recalada que el señor ANDREY TOROPCHIN, realizaba en el puerto de Tumaco en su calidad de Capitán de la motonave SUNLIGTH VENTURE y considerando el cambio sufrido recientemente por la carta náutica N° 2799 respecto de la nueva posición del sitio de embarque(desembarque de pilotos, el cambio del fondeo programado y la necesidad de permanecer en condiciones de "STAND - BY" en espera del bote de pilotos, generaba una nueva situación que ameritaba atención especial". (fol. 147)

De lo anteriormente citado se infiere, que al parecer, recientemente el puerto de Tumaco había sufrido una modificación del lugar donde generalmente se esperaba el arribo de los pilotos prácticos, pero ello, tal como lo indica el Perito Marítimo requería que la maniobra fuera desarrollada con mayor atención, es decir, si se hubiera realizado una planeación adecuada del

⁴ Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

⁵ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

vía, dicha novedad no hubiera dado lugar a las circunstancias que terminaron con el encallamiento de la nave.

Debido a la presunta modificación de la estación de pilotos prácticos, el Capitán de Puerto de Tumaco, solicitó al CIOH que estableciera dichos datos de importancia sobre la carta náutica de Tumaco, encontrando lo siguiente:

"(...) desde la última edición de la carta 101 aproximadamente a Tumaco se han emitido 14 avisos a los navegantes que hacen referencia a la puesta en servicio y fuera de servicio de la baliza EL VIUDO, las enfilaciones N° 1 y la boya N° 2 del canal de Tumaco, las cuales no representan un cambio significativo en la cartografía náutica del canal de Tumaco.

Las posiciones en las áreas de fondeo que se encuentran representadas en la carta 101 aproximación de Tumaco, las cuales fueron establecidas mediante resolución N° 0372 del 13 de septiembre de 2001, a la fecha no se ha recibido acto administrativo que modifique estas áreas de fondeo.

El punto de embarque del piloto práctico para el puerto de Tumaco fue establecido mediante la Resolución N° 0050 DIMAR de 2002, a la fecha no se ha recibido acto administrativo que modifique el punto de embarque de los pilotos prácticos en el puerto de Tumaco".

De ello se infiere, que aun cuando según el Capitán la causa del siniestro fue que la estación de pilotos había sido modificada recientemente, existe prueba suficiente para establecer en grado de certeza que el punto de embarque de pilotos prácticos no ha sufrido ninguna modificación desde el año 2002, fecha en la cual fue establecida dicha área por medio de Resolución N° 005.

Ahora bien, otro aspecto evaluado por el perito marítimo ÁLVARO DUARTE MÉNDEZ, fue el hecho de que al buque se le pidió no anclarse, el cual analizó de la siguiente manera.

*"Adicionalmente, la condición de "espera" sin arrancada, misma que se extendió por más de treinta (30) minutos, para una nave con los niveles de inercia asociados con sus dimensiones, determina la condición de "buque a la deriva". La extremada cercanía respecto de las aguas someras estando la nave a la deriva, demanda evaluar permanentemente la evolución náutica de la nave, la que esté determinada por las condiciones meteorológicas reinantes en el sitio".
(fol. 148)*

Es claro entonces, que si la nave quedaba en una condición como "buque a la deriva" la conducta náutica que debía llevar a cabo el Capitán era evaluar periódicamente la ubicación del buque, máxime, cuando estaba en riesgo de entrar a aguas someras, donde el riesgo de encallamiento de una nave con sus dimensiones se intensifica, sin embargo, en el acervo probatorio no se observa ningún tipo de registro con dicha información, y si se hubieren llevado, estos no fueron adecuadamente analizados, pues el Capitán no tomó acciones de manera oportuna.

Así las cosas, este Despacho no advierte la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito, pues si el señor ANDREY TOROPCHIN, en calidad de Capitán de la nave SUNLIGTH VENTURE, hubiera realizado una adecuada planeación de la maniobra de recalada al Puerto de Tumaco, habría advertido de manera oportuna el cambio de la estación de pilotos, tomando así las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la nave, de igual manera, de haberse analizado con mayor frecuencia la ubicación de la nave cuando estaba en

condición de "buque a la deriva", se habrían podido tomar las acciones requeridas para evitar el ingreso a aguas someras.

En otras palabras, el encallamiento del buque tipo tanquero SUNLIGTH VENTURE era perfectamente previsible y el Capitán estaba en capacidad de resistirse a las consecuencias de haber actuado conforme a lo anteriormente explicado, por lo cual se confirmará el artículo primero de la decisión consultada.

En cuanto al avalúo de los daños, revisado el material probatorio se comprobó que la nave no sufrió daño alguno en su estructura, en la inspección subacuática se evidenciaron algunas marcas en el casco, pero no fue posible establecer si fueron producto del encallamiento, tampoco se causó daño a la carga, a la vida humana en el mar o al medio ambiente marino, por lo cual, se confirma el artículo segundo de la decisión de primera instancia, referido a abstenerse de fijar avalúo de los daños.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, al respecto, el Capitán de Puerto de Cartagena advirtió con ocasión del siniestro, que el señor ANDREY TOROPCHIN, Capitán de la nave SUNLIGTH VENTURE no llevaba a bordo la carta náutica oficial, por lo que le impuso una multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, equivalente a quinientos ochenta y nueve mil quinientos pesos m/c (\$589.500).

Sobre el particular el perito marítimo ÁLVARO DUARTE MÉNDEZ, informó lo siguiente:

"4.4.1. Cartografía.- para la recalada al Puerto de Tumaco, a bordo de la M/N SUNLIGTH VENTURE no se emplearon cartas náuticas electrónicas, debido a la carencia de cartografía electrónica para la navegación a lo largo de la costa pacífica colombiana y en su reemplazo, vienen empleándose cartas convencionales de papel, producidas por la oficina hidrográfica del Almirantazgo Británico.

La M/N SUNLIGTH VENTURE carece de cartas náuticas colombianas. En su defecto, la Carta empleada para la navegación local fue la carta británica N° 2799 "Ports of the Coasts of Colombia and Ecuador" (...)" (fol. 142)

Ahora bien, de conformidad con la Resolución N° 078 de 2000, se estableció el uso obligatorio de la cartografía náutica oficial en los buques o naves y artefactos navales de bandera colombiana y en los buques extranjeros que transiten y se encuentren en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, así mismo, se adoptó como cartografía náutica oficial aquella producida y actualizada por la Dirección General Marítima.

Vista la norma anteriormente citada y los hechos relatados por el perito marítimo, se concluye que el Capitán de la nave SUNLIGTH VENTURE incumplió la normatividad marítima colombiana, por lo cual se confirmarían los artículos relativos a la declaratoria de responsabilidad y la imposición de la sanción por violación a las normas de Marina Mercante.

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

223

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo N° 002-CP02-ASJUR del 14 de enero de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

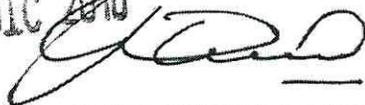
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores FERNANDO REINERO CABEZAS LANDAZURY, identificado con C.C. N° 12.911.203 y TP N° 67.588 del C. S. de la J., apoderado del Capitán ANDREY TOROPCHIN, identificado con pasaporte N° 1630184 expedido en Rusia, al señor CLEMENTE ALIRIO CASTRO, identificado con C.C. N° 12.904.400, en calidad de Agente Marítimo, y demás interesados, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, 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.

- 6 DIC 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo