

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: S/Rad.
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de agosto de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de explosión de la motonave "SANTO ESTEVEN" de bandera Colombiana y en consecuencia la muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑÁN, ocurrido el 12 de diciembre de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Bahía Solano tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión por parte de la motonave "SANTO ESTEVEN" y en consecuencia muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑÁN, el día 12 de diciembre de 2014, razón por la cual el mismo día fue decretada 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.
1. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Bahía Solano una vez instruida la investigación remitió el expediente al Capitán de Puerto de Buenaventura para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 31 de agosto de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual se abstuvo de declarar responsabilidad en cabeza de las personas involucradas en el siniestro marítimo de explosión de la motonave "SANTO ESTEVEN" y en consecuencia muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑÁN. Asimismo se determinó que no se incurrió en violación a las Normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia, que los hechos ocurrieron con ocasión al procedimiento por el cual el señor EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN se encontraba abriendo la tapa del combustible de la motonave "SANTO ESTEVEN".

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 Buenaventura 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 Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran 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 internaciones, 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,
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

22

A su vez, la norma en cita establece^[2]:

"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).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)"

(1) *La muerte o las lesiones graves de una persona;*

(2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)"* (Cursiva y negrilla y subraya fuera de texto).

A su vez la citada norma al referirse a siniestros marítimos muy graves, establece lo siguiente:

(2.22) *Siniestro marítimo muy grave: un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión ocurrida a bordo de la motonave "SANTO ESTEVEN" de bandera Colombiana y en consecuencia de ello, la muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑÁN, el día 12 de diciembre de 2014.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura, se abstuvo de declarar responsabilidad en cabeza de las personas involucradas en la investigación por siniestro marítimo de explosión y en consecuencia muerte de una persona.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión de la motonave "SANTO ESTEVEN" y como consecuencia la muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑÁN, conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Mediante acta de protesta suscrita por el señor ALDEMAR ESTUPIÑAN YESQUEN, como Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN", relató los hechos ocurridos el día 12 de diciembre de 2014 de la siguiente manera:

"Estando en Cupica (12-12-14), a las 09:00 horas, terminando el descargue se presentó la novedad en la bodega en un depósito de proa, resultando una explosión en la cual murió el señor EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN, CC. No. 16.480.280, quien había parte de la tripulación en el cargo de marinero de máquinas, de la misma manera resultaron 4 personas heridas, incluyendo al señor FRANCISCO OBANDO, CC. No. 6.157.299, tripulante de la nave en el cargo de marinero de máquinas, y 3 personas que cumplían funciones de

^[2] Decreto Ley 2324 de 1984, Artículo 75

descargadores a los cuales se les denomina cotereros, inmediatamente del accidente fueron llevados en una lancha hacia Bahía Solano, posteriormente los trasladaron a centros médicos, uno al hospital de Quibdó, otros dos a un hospital en Medellín, y otro a un hospital en Bogotá."
(Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a lo consignado en el acta de protesta, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar fue la explosión a bordo de la motonave "SANTO ESTEVEN" y en consecuencia la muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑAN, asimismo que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Por ello, 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 causal².

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 ella³.

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.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Señalado lo anterior, es importante citar la declaración rendida por el Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN" en audiencia pública, de la siguiente manera:

"Eran las nueve de la mañana del día 12 de 2014 yo me encontraba en el puente de mando por la puerta lado de babor cuando sentí yo la explosión que salió de la proa por la bodega hacia arriba y se rego por todos los lados yo debido a la candela que salió por la bodega yo tenía 4 extinguidores en el mando y empecé a pasárselos uno por uno más en la maquina también había y también los pasaron con eso nosotros se aplaca el incendio de ahí yo pregunte por mi tripulación pero como había tanto humo el único que faltaba era EDUARDO ESTUPIÑAN cuando ya se aclaró fue que ya lo encontramos muerto no lo tocamos le echamos una cobija encima, lo que yo no sé es quien lo mandó porque yo ni el administrador Jaime Obregón tampoco que estaba también a bordo del barco reconozco

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ 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

En relación a lo anterior, es importante señalar que el señor JAIRO ISAZA MOSQUERA, como Marinero de la nave, manifestó lo siguiente:

"(...) cuando bajé a terminar de apagar el fuego ya me imaginaba que era el señor EDUARDO ESTUPIÑAN porque el siempre hacía esas labores de sacar el manjolo y hacer la limpieza del tanque, ahí fue que entré a la bodega y vi el cadáver del compañero." (Cursiva fuera de texto)

Similar a ello, en la declaración del señor LUCIO CAJIAO OLAYA en condición de Marinero, se evidencia que al ser interrogado sobre los trabajos que desempeñaba a bordo de la nave, indicó lo siguiente:

"Él era el segundo de máquinas, arrancaba y apagaba las máquinas, se encargaba de tanquear combustible, hacía limpieza a los tanques y a las máquinas." (Cursiva fuera de texto)

De modo que, se puede inferir que el señor EDUARDO ESTUPIÑAN por hacer parte de las personas encargadas de las máquinas de la nave, se encontraba dentro de sus labores todo lo relativo a la operación de las máquinas, así como la limpieza de los tanques, siendo esta última una actividad habitual a bordo de la nave durante el tiempo en que se desempeñó como parte de la tripulación.

Ahora bien, con el fin de establecer el origen de la explosión ocurrida en la bodega del tanque, el Despacho se permite citar la declaración rendida por el señor JAIME OBREGON CASTRO, en la cual se refirió a las posibles causas que conllevaron al siniestro, así:

"Nosotros suponemos que fue alguna chispa a lo que estaba destapando el manjolo, de pronto fue con la llave como eso acumula gases y la llave es hierro con hierro de lo cual nosotros no lo habíamos autorizado a él, no sabemos si de pronto el primero de máquinas le había dicho algo, porque ni el capitán ni yo le habían autorizado a él para hacer eso, porque para hacer eso tiene que uno destapar el llenado del tanque para que vote los gases reprimidos, ellos no lo habían destapado porque nadie estaba precavido de destapar eso y cuando sentimos la explosión nosotros cuando ya pasó todo el tropel, miramos la parte de delante de la cubierta y estaba la tapa del llenadero puesta ahí y no la habían sacado porque nadie le había autorizado eso o al menos que sea primero de máquinas (...)" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el señor SEGUNDO CESAR CASTILLO CUERO en su condición de maquinista, planteó como probable causa la siguiente:

"Eso de pronto uno de los maquinistas se les haya ocurrido una idea de aprovechar el tiempo de sacar el manjolo de pronto una llave que él tenía destapando los tornillos haya ocasionado una chispa, además estaba haciendo mucho sol y eso debía estar caliente el piso." (Cursiva fuera de texto)

Conforme a las anteriores declaraciones, se puede colegir que ocurrió en el momento que el señor EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN se encontraba cerca al depósito de combustible aflojando los tornillos del manjolo (Tapa del tanque) para que al destaparlo, el tanque se encontrara desgasificado y fuera posible llevar a cabo posteriormente la limpieza del tanque.

Asimismo, es posible percatar que en las versiones respecto al origen del siniestro exponen como posible causa una probable chispa ocasionada por el roce de la llave inglesa que manipulaba el

porque Eduardo Estupiñán entro a la bodega a abrir la bodega ni el administrador tampoco a no ser que haya sido el primero de máquinas que lo mandó porque yo ni el administrador no lo mandó porque cuando uno va a hacer la limpieza en el tanque hay que hacer abrir el desfogue para operar esa maniobra eso se hace un día para otro, hasta ahí reconozco (...)"
(Cursiva fuera de texto)

De lo citado con anterioridad, se puede colegir que la motonave de tipo carguero denominada "SANTO ESTEVEN" zarpó del puerto de Bahía Solano con destino a Cupica - Ciudad Mutis. Posteriormente, al llegar al destino establecido se fondeó la nave en posición Lat 06°-41'-311" Long 077°-29'-3312-W, con el fin de descargar la mercancía que venía a bordo y al estar a punto de finalizar el descargue, se presentó la explosión de depósito de la bodega de proa en el cual resultaron 4 personas heridas y una persona fallecida, la cual correspondía al nombre de EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN.

Es de mencionar, que la motonave "SANTO ESTEVEN" transportaba 700 bultos de cemento, 2.000 galones de gasolina, de los cuales fueron descargados 1.500 en Bahía Solano; asimismo, transportaba 10 toneladas de víveres que estaban siendo descargados en Cupica en el momento de la explosión.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la explosión se presentó en uno de sus tanques, es necesario citar la declaración del Capitán, toda vez que en ella se refiere a los mantenimientos que era sometido, así:

"Uno llega y abre el desfogue del tanque lo deja abierto para que salga todo el gas, y al otro día se le echa agua por el desfogue se deja el agua ahí y al otro día se abre el manjol, vota el agua se trapea el agua y se lava con jabón todas las paredes." (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a la frecuencia de los mantenimientos, el señor JAIME OBREGÓN CASTRO, en su calidad de pasajero y contador de la motonave, indicó:

"Con respecto al mantenimiento, se limpian cada dos viajes de por medio se limpia eso, le toca a veces a los tres maquinistas o solo dos o solo uno, en la limpieza tratan de sacar todo con el concho y el sucio a veces ellos también para adelantar arrancan acá lo dejan todo limpio desde acá y en buenaventura lo tapan de nuevo." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Las citadas declaraciones permiten concluir, que una vez se realiza el descargue de combustible que reposa en las bodegas de proa, se somete a un mantenimiento con una periodicidad de dos viajes de por medio. Este consiste en dejar el manhole destapado, con el fin de que el gas que se encuentra en su interior pueda salir por un tiempo aproximado de veinticuatro (24) horas. Luego de que ha transcurrido el tiempo previsto para la salida del gas, se desarrolla una limpieza con agua y jabón para remover los residuos de combustible que pueden quedar en el piso y paredes del depósito.

Refiriéndonos a las labores que desempeñaba el señor EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN a bordo de la motonave "SANTO ESTEVEN", es de mencionar que este se encontraba relacionado dentro de la lista de tripulación bajo el cargo de Maquinista, ostentando la licencia de navegación No. 16.480.280 con fecha de vencimiento 09/08/2017.

de la nave señor ALDEMAR ESTUPIÑAN YESQUEN, pues se evidenció que en el procedimiento realizado por el señor ESTUPIÑAN mediante el cual se ocasionaron los hechos, aunque este pertenecía al personal de máquinas de la nave, el Capitán por su misma condición ostenta una figura de responsabilidad generalizada frente a todo lo que ocurre en la nave.

Al respecto, el Decreto 1597 de 1988 en su artículo 40, numeral 3, dispone lo siguiente:

"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo." (...) (Cursiva fuera de texto)

En consideración de lo dispuesto en la normatividad, se determina como responsable directo por la seguridad de su nave, carga y personal a bordo, este Despacho no respaldará en tal sentido la decisión del *a quo* y por lo tanto procederá a modificar el artículo primero de la decisión emitida en primera instancia, en la cual se declarará la responsabilidad civil extracontractual del señor ALDEMAR ESTUPIÑAN YESQUEN en su condición de Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN" de bandera Colombiana, por la ocurrencia del siniestro de explosión y en consecuencia muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑAN causada por las operaciones a bordo de la citada nave.

3. 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, 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.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, conforme las pruebas obrantes en el expediente se demuestra la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN" de bandera de Colombiana, tal como el incumplimiento de la función contemplada en el numeral 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 antes transcrito.

Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el despacho se abstendrá de fijar la sanción correspondiente.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 31 de agosto de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

señor ESTUPIÑAN y los tornillos que ajustaban del manhole que sumado al gas que provenía del interior del tanque de combustible, provocó la reacción explosiva.

Es necesario precisar en este punto, que para este procedimiento deben seguirse lineamientos técnicos y de seguridad mínimos que deben ser seguidos por las personas que van a ejecutar la actividad, bien sea inspección, mantenimiento o limpieza de dichos tanques.

Es de mencionar, que el Decreto 1597 de 1988 en su título segundo "De la Clasificación de la Gente de Mar", artículo 11, establece referente al personal de máquinas lo siguiente:

"El personal de Máquinas está constituido por los tripulantes cuyas actividades están directamente relacionadas con la operación mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxilia, encuéntrese instalada dentro de la sala principal de máquinas, o fuera de ella. Este personal depende directamente del Maquinista Jefe y comprende, tanto al personal de propulsión como al personal auxiliar de ingeniería (electricistas, mecánicos de refrigeración, etc.) y los mecánicos de cubierta." (Cursiva fuera de texto)

A la luz de la normatividad, el señor EDUARDO ESTUPIÑAN al ser parte del personal de máquinas, específicamente bajo el cargo de ayudante de máquinas, se encontraba subordinado por parte del Maquinista jefe, que para el caso en concreto, era el señor SEGUNDO CESAR CASTILLO CUERO, por lo que debía seguir instrucciones por parte de él al momento de la ejecución del procedimiento de desgasificación del tanque de combustible.

Al respecto, el maquinista señaló en su declaración que el procedimiento de evacuación del gas que reposaba en el tanque, era realizado en puerto y cuando la nave se encontraba navegando, no era ejecutado para que no ingresara agua en su interior. De igual forma, queda claro que el Maquinista no había dado orden expresa al señor EDUARDO ESTUPIÑAN de realizar dicho procedimiento, y mucho menos el Capitán de la nave; siendo así una actividad realizada por su propia cuenta, sin la autorización, ni supervisión respectiva por parte de sus superiores.

Ahora bien, en este punto es preciso referirse a la figura del Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave⁴, debido a que sobre él recae una presunción de responsabilidad debido a que como figura máxima de autoridad a bordo es considerado como guardián de la actividad peligrosa, entendiendo la guarda como el poder de mando que se tiene sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control.

Por su parte, el Jefe de Máquinas es el director del departamento de máquinas y es responsable de la operación eficiente de la cámara de máquinas y del funcionamiento de todos los equipos mecánicos del buque. El Jefe de Máquinas asume la gran responsabilidad de mantener el funcionamiento seguro y continuado del buque. Sin embargo, es importante señalar que, aunque el Jefe de Máquinas tiene facultades de control y de decisión sobre el departamento de máquinas así como del personal a su cargo, no obstante, la responsabilidad final sobre la cámara de máquinas recae en el Capitán, de quien depende el Jefe de Máquinas.

Así las cosas, conforme las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro marítimo de explosión y en consecuencia muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑAN, quien se encontraba a bordo de la motonave "SANTO ESTEVEN", ocurrió con responsabilidad del Capitán

⁴ Artículo 1495, Código de Comercio.

"**DECLARAR** la responsabilidad civil extracontractual del señor ALDEMAR ESTUPIÑAN YESQUEN identificado con cedula de ciudadanía No. 6.160.230 de Buenaventura, en condición de Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN" de bandera colombiana, por la ocurrencia del siniestro marítimo de explosión y muerte del señor EDUARDO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 31 de agosto de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor ALDEMAR ESTUPIÑAN YESQUEN, en condición de Capitán de la motonave "SANTO ESTEVEN", a la señora ELEONISA LUNA RIVERA, en condición de Armador de la citada nave, al señor JUAN CARLOS SOTO LERMA, representante legal de la Agencia Marítima TRANSBAHIA LTDA., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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.

22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA
Directo. General Marítimo (E)