

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 2 DIC 2016

Referencia: 14012010015
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de julio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND" de bandera de Marshall Islands, ocurridas el 4 de noviembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por el Inspector de altobordo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND" de bandera de Marshall Islands, acaecidas durante la maniobra de atraque de la citada nave cuando se reventó el cabo de proa, golpeando dos Marineros que se encontraban a bordo.
2. Por lo anterior el día 5 de noviembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el día 31 de julio de 2012, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves causadas por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND" al señor CHEPELEV DMITRY, en calidad de Capitán de la citada nave. Así mismo, se abstuvo de realizar avalúo de los daños ocasionados.
4. 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.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

Conforme el informe rendido por el Perito Marítimo Capitán de Fragata (R) WALTER R. GÓMEZ VERA, obrante a folios 55 al 63, se concluye lo siguiente.

“Conducta Técnica y náutica de las personas involucradas:

- *Capitán CHEPELEV DMITRY: Al colocar los spring, de proa y popa, el de proa quedó instalado y firme por debajo de la defensas, siendo necesario su reposicionamiento.*

Para colocar los cabos de proa, el sistema de winches instalados a bordo requiere que la primera línea quede fija, y no se pueda lascar cuando esta se tensiona o cobrar cuando se requiera, mientras se colocan los demás cabos de la misma forma.

Al momento de lascar el spring de popa, el cabo de proa (primera línea de proa) estaba fijo, firme y tensionado, al cual no se le pudo aliviar la tensión porque la estación de amarre de proa estaba maniobrando con la segunda línea para colocarla.

La tensión que se ejerció sobre la primera línea de amarre de proa excedió el límite de diseño, ocasionando su ruptura (...)

El Capitán conocía las limitaciones del sistema de amarre de su buque, pero no observó las fuerzas a las cuales estaba siendo sometido el cabo de proa, que era el único que estaba soportando toda la tensión para detener el desplazamiento hacía popa del buque, ocasionado por el viento y la dinámica en ese momento de la maniobra de atraque.

- *Agencia Marítima SEABOARD DE COLOMBIA: En la operación realizada no se estableció ninguna deficiencia como agencia que la implique.*
- *Piloto Práctico CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS: Realizó la maniobra colocando el buque paralelo al muelle para su atraque, en el video suministrado por la SPSM, se aprecia el buque quieto antes de que ocurriera la emergencia médica ocasionada por la ruptura del cabo.*
- *Sociedad Portuaria de Santa Marta: No fue informada de la emergencia médica para su atención de primeros auxilios e inmovilización, solo fue informada para la evacuación*

médica del tripulante NINO BOLAÑOS, de nacionalidad de Filipinas a bordo de ambulancia del puerto.

En relación con la maniobra realizada de atraque y la ruptura del cabo, las instalaciones del puerto no presentaron ninguna deficiencia técnica que le comprometa.

- Capitán del remolcador "BAHÍA MÁLAGA": En la declaración del Capitán de la motonave "COVE ISLAND" dijo textualmente: "Las instrucciones del piloto fueron muy claras y del remolcador y no tiene nada en contra de ellos."

Descripción de los daños:

- No hubo daños materiales al buque "COVE ISLAND".
- No hubo daños materiales a las instalaciones de la SPSM.
- No hubo daños materiales al remolcador de apoyo, remolcador "BAHÍA MÁLAGA".
- Solo hubo lesiones por la ruptura del cabo:
 1. Lesión grave al tripulante NINO BOLAÑOS, de nacionalidad Filipina, quien sufrió golpe en el pecho y herida abierta en la cabeza.
 2. Lesiones leves al tripulante CATALINO ORENDAIN en sus dos manos, quien fue atendido y dado de alta el mismo día.
 3. Lesión leve al amarrador de la empresa Servicios Técnicos Marítimos, JOSÉ MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, quien fue atendido y dado de alta.

Conclusión: La novedad de la ruptura del cabo se debe a:

1. Deficiencia en la manipulación del cabo a bordo del buque "COVE ISLAND" al no observar cuál era su límite de diseño (fuerza de ruptura).
2. Al quitar el spring de popa sin antes haber colocado y dejado firme la segunda línea de proa.
3. Y la limitación del sistema de amarre de proa, que no permite maniobrar los cabos que están fijos para aliviar la tensión de la fuerza a la que son sometidos.

Condiciones meteorológicas y oceanográficas: Las condiciones meteorológicas y oceanográficas presentes al momento del atraque incidieron en la maniobra" (cursivas del Despacho).

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 lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND" de bandera de Marshall Island, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

"Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional (...)" (cursivas fuera de texto).

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" (cursivas 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. (...)"* (cursivas fuera de texto).

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Ahora bien, conforme a lo probado en el expediente se tiene lo siguiente:

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

- En el informe presentado por el oficial de inspección de altobordo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta (folios 1 y 2), se indicó: *"Es de anotar, que durante la maniobra de atraque reventó su cabo de proa, ocasionando golpes en el muelle a 1 amarrador y en el buque a 2 miembros que se encontraban en maniobra en la proa y que corresponden a los nombres de CATALINO OREDAIN (...) quien sufrió ambas manos y posteriormente a la clínica de El Prado; NINO BOLANOS (...) quien sufrió golpe en el pecho y a raíz del cual cayó de espaldas sufriendo además herida abierta en su cabeza, y dado su estado fue previamente a la visita de arribo fue trasladado por la Representante de la Sanidad Portuaria y conjunto con el personal de paramédicos de la Sociedad Portuaria de Santa Marta y en una ambulancia de esta instalación portuaria a la clínica El Prado (...)"* (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).
- En declaración rendida por el señor CHEPELEV DMITRY, en calidad de Capitán de la motonave "COVE ISLAND" (folios 16 al 17), quien relató los hechos sucedidos de la siguiente manera: *"Mientras la maniobra de atraque dos miembros de la tripulación fueron heridos con la rotura de un cabo, unos de los tripulación fue levemente herido y fue atendido y se encuentra en el buque y el otro si fue severamente herido y se encuentra en la clínica del Prado (sic)"* (cursivas del Despacho).
- En la historia clínica de urgencias, del 4 al 5 de noviembre de 2010 (folios 18 al 21), correspondiente al señor CATALINO OREDAIN se indicó: S635 esguince y torcedura de la muñeca; S608 otros traumatismos superficiales de la muñeca y de la mano, incapacidad de 21 días por accidente de trabajo, a partir del 4 de noviembre de 2010.

Del modo previsto, y confrontados los hechos con las normas indicadas queda claro para este Despacho que se configuró el siniestro marítimo de lesiones graves del señor CATALINO OREDAIN, causadas el 4 de noviembre de 2010, durante la maniobra de atraque de la motonave "COVE ISLAND" de bandera de Islas Marshall, por la rotura de un cabo, debido a que se probó que el citado señor estuvo incapacitado por más de 72 hora, conforme los parámetros establecidos por la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

En relación con las lesiones sufridas por el señor NINO BOLANOS, no se probó en el expediente la gravedad de estas en los términos indicados en la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo, este Despacho procederá a realizar su análisis conforme lo probado en el expediente, así:

- En declaración rendida por el señor CHEPELEV DMITRY, en calidad de Capitán de la motonave "COVE ISLAND" (folios 16 al 17), en relación con las causas por las que se reventó el cabo dijo: *"En este momento no se"*

Sobre si observó alguna situación especial a la que pudiera atribuirse la rotura del cabo: *"No sé lo que sucedió porque el buque estaba quieto. Como jefe del buque soy"*

responsable de lo que sucede, pero actualmente esta investigación la causa la rotura del cabo, pudieron ser diferentes causas, una puede ser la mala manufacturación del cabo, otra el manejo del winche y otra puede ser el viento fuerte y/o una fuerte corriente de agua" (cursivas del Despacho).

En la misma diligencia el Capitán de la nave amplió los hechos así: *"Primero que todo Capitán de Puerto le pido disculpas por lo que ha pasado. Mi preparación como Capitán para la maniobra fue establecer comunicación con proa y la popa. Se recogió el Piloto y se instruyó a los puestos de proa y popa de poner tres largo de proa y tres largo de popa y un spring a proa y popa. El Piloto aconsejó tomar el remolcador para girar el buque hacia el muelle. Usando el bow thruster el remolcador y el timón se procede a colocar el buque al costado del muelle, cuando el buque estaba al costado del muelle la estación de proa entrega el spring de proa, simultáneamente la popa hace firme el spring, pero el spring de popa queda por debajo de la defensa y se hace necesario sacarlo para reposicionarlo, el buque está detenido para evitar la fuerza del viento que se incrementa y disminuye esporádicamente, la tripulación de proa da el largo de proa y lo hace firme, el largo de proa era corto la distancia de la proa a la proa del buque amarrado en el muelle No. 1 era aproximadamente 15 metros. Luego de que el buque se detuvo para remover el spring de bajo de la defensa yo le solicito al Piloto un amarrador para mover el cabo de la defensa y el amarrador saca el spring de popa, después de hacer firme el spring, yo miro que la proa se está abriendo del muelle, yo uso el bow thruster, máquina principal, timón para regresar la proa a su posición, después de eso la estación de popa procede a enviar el largo de popa yo recibí el reporte de la estación de proa, el tercer oficial de que el Contramaestre fue golpeado por un cabo, yo inmediatamente le dije al Primer Oficial para que enviara la Tripulación a la ambulancia"* (cursivas del Despacho).

De lo dicho por el Capitán de la motonave se concluye que las causas de la rotura del cabo pudieron ser por mala manufacturación, manejo del winche o los vientos fuertes, además que en el momento en que se lanzó un largo de proa el Tercer Oficial y el Contramaestre fue golpeado por un cabo.

- En declaración rendida por el señor ROMULO JR MANDALO, Marinero de cubierta de la motonave "COVE ISLAND", acerca de antes de que se presentara la rotura de cabo cuantas líneas de proa se encontraban en tierra, cuál cree que ocasionó la rotura, indicó: *"Un spring y un largo cuando yo estaba poniendo el segundo largo se rompió la línea, por el mal estado del tiempo que movía la proa hacia fuera del muelle"* (cursivas del Despacho).

De lo dicho por el Marinero de Cubierta de la motonave "COVE ISLAND" se concluye que cuando se estaba colocando el segundo largo se rompió la línea por mal tiempo que se movía la proa del barco fuera del muelle.

- En declaración rendida por el señor JOSÉ CLEMENTE MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, Amarrador de la motonave "COVE ISLAND" (folios 85 al 88), relató los hechos de la siguiente manera: *"Yo me encontraba con Marlon Martínez en la punta del muelle amarrando la motonave cuyo nombre no recuerdo bien, nosotros recibimos un spring de proa lo amarramos a la bita No. 2 para evitar que el buque se vaya hacia adelante, y después recibimos un cabo largo de proa que salió por el panamax del buque, lo amarramos a la*

primera bita del muelle No. 2, recibimos otro largo para la misma bita y cuando estamos metiendo el otro cabo largo a la bita, el primer cabo que estaba amarrado los oficiales no lo lascaron y la fuerte resaca que había en ese momento, con fuertes vientos, hicieron reventar el cabo."

Se le preguntó: "Ha manifestado usted: "recibimos otro largo para la misma bita y cuando estamos metiendo el otro cabo largo a la bita, el primer cabo que estaba amarrado los oficiales no lo lascaron y la fuerte resaca que había en ese momento, con fuertes vientos, hicieron reventar el cabo" Sírvase aclarar porque manifiesta usted que los marinos de la motonave no lascaron. Contestó: "Porque cuando está el cabo tensionado ellos a veces lascan el cabo para que no pase lo que pasó."

"Se le preguntó si al momento en que se rompe el cabo del buque, el remolcador BAHIA MÁLAGA se encontraba amarrado al buque y si se encontraba ejecutando alguna orden: Contestó: "Si se encontraba amarrado y no recuerdo con exactitud pero debía estar parado sin ejecutar orden alguna porque cuando se rompe el cabo el buque muy cercano al muelle y con mínimo cuatro cabo, un spring y un largo a proa y un spring y un largo a popa y el remolcador continua asegurado pero solo en el stand by para recibir órdenes."

"Se le preguntó: Sírvase indicar que coordinación específica existió entre el Capitán de la M/N COVE ISLAND y usted para ordenar mandar los cabos de amarre a las bitas. Contestó: La coordinación consiste en pasar los primeros cabos spring de proa y spring de popa a las bitas y de ahí en adelante el resto de los cabos se pasan a discreción del Capitán coordinando con su tripulación, esto se hace porque el buque se encuentra cercano al muelle como a una distancia aproximada de dos metros de las defensas y considera uno que el buque ya está en su posición de amarre al muelle para amarre definitivo".

"Se le preguntó: Sírvase indicar si durante la maniobra surgió alguna novedad específica que ocasionara el rompimiento del cabo. Contestó: Si las condiciones del viento soplando en dirección sur oeste y con una fuerza de más de cinco nudos y un oleaje de resaca superior a dos metros de altura de la ola" (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

De la anterior declaración rendida por el Amarrador de la motonave "COVE ISLAND", se concluye que el primer cabo que estaba amarrado, no fue lascado¹ por los oficiales y la fuerte resaca que había en el momento con fuertes vientos hizo reventar el cabo, sin embargo, que los Marinos de la nave en ocasiones lascan el cabo para evitar accidentes como el ocurrido, que el remolcador "BAHÍA MÁLAGA" en el momento de la ruptura del cabo se encontraba asegurado y en stand by, así mismo, que las coordinaciones se realizan anteriormente, y que se considera que cuando el buque está como a dos metros de distancia aproximadamente se encuentra en su posición para el amarre definitivo, finalmente expuso que las condiciones del viento con más fuerza de más de cinco nudos y un oleaje de resaca superior a dos metros de altura de la ola, pudieron haber ocasionado el rompimiento del cabo.

Por su parte, el Perito Marítimo Capitán de Fragata (R) WALTER R. GÓMEZ VERA,

¹ Lascado: Acción de Lascar.

Lascar: Aflojar o arriar un poco un cabo, cable o cadena que esté trabajando.

concluyó en su dictamen que la ruptura del cabo obedeció a la deficiente manipulación de este a bordo del buque, al no observarse cuál era su límite de diseño (fuerza de ruptura), al quitar el spring² de popa sin antes haber colocado y dejado firme la segunda línea de proa, así mismo, indicó que existe una limitación del sistema de amarre de proa que no permite maniobrar los cabos que están fijos para aliviar la tensión de la fuerza a la son sometidos, finalmente indicó que las condiciones meteorológicas y oceanográficas presente en el momento del atraque incidieron en la maniobra.

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la actividad peligrosa la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia³ ha reiterado⁴:

*"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño"*⁵ (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

En este orden de ideas, queda claro que sobre el Capitán de la nave como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave recae una presunción de responsabilidad, de la cual se puede excluir probando una de las causales de exoneración de responsabilidad como lo son la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o intervención de un tercero.

Así las cosas, revisado el expediente no obra constancia que acredite que el Capitán de la nave "COVE ISLAND" de bandera Marshall Island, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, dado que le correspondía demostrar probatoriamente el elemento extraño que logre romper la presunción contenida en el artículo 2356 del Código Civil.

Aunado a lo anterior, y conforme las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro marítimo de lesiones graves del señor CATALINO OREDAIN, causadas por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND", ocurrió con responsabilidad del Capitán de

² Spring: Son las amarras que saliendo por la proa o por la popa trabajan hacia popa o hacia proa respectivamente, es decir trabajan hacia la cabeza contraria de aquella por la que salen. Los springs son las amarras que se colocan en diagonal. Actúan de forma parecida a como lo haría un muelle, de ahí su nombre (en inglés spring significa muelle, entre otras acepciones). Uno de los springs parte de la proa del barco en dirección a popa, hasta alcanzar el punto de amarre, situado sobre el muelle, pantalán u otra embarcación, a la altura de la popa; el otro spring parte de la popa en la forma contraria. Tomado de. <http://guias.masmar.net/Apuntes-N%C3%A1uticos/Navegaci%C3%B3n-y-Maniobra/Los-cabos-de-amarre-Maniobra-1>

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

la nave señor CHEPELEV DMITRY, toda vez, que se demostró que la rotura del cabo obedeció a una deficiente manipulación de éste, pues no se tuvo en cuenta su límite de diseño se procedió a quitar el spring de popa sin antes colocar y dejar en firme la segunda línea de proa, *máxime* que las condiciones meteomarinas reinantes para el día de los hechos no fueron favorables a la maniobra, así mismo, tampoco se demostró el elemento extraño que logre romper el nexo causal, ni desvirtuó aquella presunción que pesa sobre el responsable de la actividad peligrosa, razón por la que se procederá a respaldar la posición del fallador de primera instancia.

3. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "COVE ISLAND", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "COVE ISLAND", este Despacho se abstendrá de realizar tal análisis, 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 de los hechos, por lo que se procederá a confirmar en su integridad la decisión de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de julio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión a los señores CHEPELEV DMITRY, Capitán de la motonave "COVE ISLAND", Representante Legal de la Sociedad SEABOARD DE COLOMBIA S.A, Agente Marítimo de la citada nave, Abogado HERNÁN ROJAS, apoderado del Capitán, Armador Agencia Marítima, Piloto Práctico CARLOS NARVAEZ BOLAÑOS, Marinero CATALINO OREDAIN, Marinero NINO BOLAÑOS, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- 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. = 2 DIC 2016.



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo