

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017

Referencia: 11012011005  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 7 de marzo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY" ambas de bandera Colombiana, ocurrido el 19 de abril de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "TANQUERO", el día 13 de mayo de 2011, razón por la cual el día 17 de mayo de 2011 decretó la apertura de la investigación, el cual fue modificado posteriormente vinculando al propietario y armador de la motonave "LA NIÑA EMELY" por el naufragio de dicha nave, por lo tanto ordeno la practica d las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijo fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 7 de marzo de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "TANQUERO" al señor JOEL ESTUPIÑAN en condición de armador y a la señora AMPARO SOCORRO REALPE GARCIA en su condición de armador de la motonave "LA NIÑA EMELY". Asimismo, no se determinó que existió 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.

1/2

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

### ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito naval RAFAEL DEL CASTILLO, en informe pericial rendido el 19 de abril de 2012, (folios 163 al 165), presentó lo siguiente:

"(...)

#### 6. DATOS SOBRE LA ESTABILIDAD Y FACTORES QUE PUDIERON HABER AFECTADO LA MISMA

*Desde el punto de vista de la estabilidad, que es la propiedad que tiene un buque de recobrar su posición de equilibrio inicial, cuando circunstancias exteriores como el viento y el mar, lo sacan de ella, existen tres aspectos fundamentales a considerar en el hundimiento de la motonave "TANQUERO".*

- a. Condiciones de estabilidad presentadas.
- b. Variación del centro de gravedad y del metacentro.
- c. Reserva de flotabilidad.

(...)

*Teniendo en cuenta que la motonave se encontraba en reparaciones por modificación de su clasificación, en el momento de retirar el combustible a bordo, los líquidos como agua y aceite y al no poseer carga a bordo, el centro de gravedad subió en la dirección vertical, disminuyendo la distancia entre el centro de gravedad G y el metacentro M, o altura metacéntrica (GM). Esta condición permitió que la embarcación durante todo el tiempo de reparaciones se encontraba en condición de menor estabilidad, como normalmente ocurre cuando las embarcaciones se encuentran en esta situación, con relación a las condiciones normales cuando tienen estos pesos a bordo.*

*Posteriormente para el día de los hechos del hundimiento, en el momento en que la nave sufre una fuerza externa, consistente en el peso de la superestructura de la motonave atracada al muelle (MN "NIÑA EMELY) sobre su borda por el costado de estribor, este hecho afectó nuevamente la altura metacéntrica (GM), disminuyéndola, teniendo en cuenta que a medida que el peso de la estructura se incrementaba por acción de la muy baja marea, llegó el momento en que se inició el ingreso de agua a la MN "TANQUERO" y por lo tanto a medida que pasaba el tiempo, ingresaba mayor cantidad de agua y en consecuencia el centro de carena (C) se desplazó cada vez más hacia estribor, produciendo que el centro de gravedad (G), se acercara cada vez más al punto del metacentro obteniéndose cada vez más una mayor inestabilidad de la nave, hasta que se obtuvo una altura metacéntrica (GM) negativa ocasionando el hundimiento de la nave.*

(...)

#### 12. CONDUCTA TÉCNICA Y NAUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

*MN TANQUERO: Solamente se encontraba a bordo en el momento del hundimiento el señor Noé Estupiñán Vivoanco, celador de la embarcación; el señor Estupiñán al darse cuenta de la muy baja marea*

Ed

(marea de sicigias o marea viva) y que por este hecho la motonave "LA NIÑA EMELY" que estaba tocando fondo y se estaba escorando fuertemente hacia estribor (hacia la motonave "TANQUERO"), se podría volcar o voltear sobre la MN "TANQUERO", cortó los cabos de amarre transversales (sprines) según esta persona para que la MN "TANQUERO" se abriera o alejara de la otra motonave, lo cual ocasiono el volcamiento total de la MN "LA NIÑA EMELY" sobre la MN "TANQUERO".

MN LA NIÑA EMELY: Esta motonave se encontraba atracada directamente al muelle de la bodega "El riviel" y llevaba en esta condición durante todo el año 2011. No ha tenido vigilancia, ni personal de tripulación que le realizara mantenimiento y/o cuidado. En el momento de los hechos materia de investigación no tenía ningún tripulante ni vigilante.

Muelle de la bodega "EL RIVIEL": Este muelle solamente presta el servicio de muellaje para las MN TANQUERO y MN LA NIÑA EMELY; no presta el servicio de mantenimiento, ni seguridad para estas embarcaciones. La seguridad es responsabilidad de los armadores.

(...)

#### ANÁLISIS POR LA ALTURA DE LA MAREA:

Para la fecha del siniestro se presentó en Buenaventura una marea de sicigias o marea viva, la cual ya estaba pronosticada por el servicio mareográfico y estudios ambientales (IDEAM), así como por varios centros de investigación de mareas y estudios a nivel mundial.

Las mareas de sicigias o a mareas vivas se producen cuando la luna y el sol están en conjunción (luna nueva) o en posición (luna llena). En este caso los efectos de ambos astros se suman y es por ello que las pleamares de sicigias son más altas que las pleamares promedio y las bajamares son más bajas que las bajamares promedio.

Para las embarcaciones que se encuentran atracadas en muelles con poca profundidad, fondeadas en estas mismas condiciones o durante la navegación en canales con poco profundos, los armadores o capitanes de estas embarcaciones deben tener esto en cuenta para efectos de la seguridad de la nave, ya que los niveles de marea son los más extremos. En una baja de sicigias no es recomendable navegar por zonas que con bajamares promedio, si podríamos hacerlo, ya que encontraremos menos agua que lo habitual.

#### OTRAS CAUSAS:

Como se mencionó anteriormente, la única persona que se encontraba a bordo de la MN "TANQUERO" y que presencio el hundimiento de la embarcación fue el señor Noé Estupiñán Vivanco. Se evidenció que no había instrucciones al muelle ni al vigilante sobre medidas de seguridad teniendo en cuenta la marea de sicigias que se presentaría, y por lo tanto existieron medidas de seguridad para evitar las consecuencias de una de las mareas de sicigias más extremas del año 2011 en Buenaventura.

Por otra parte es importante considerar que la MN "TANQUERO" solamente contaba con una sola persona en el momento del siniestro, el señor Estupiñán, para el movimiento de los cabos de las dos embarcaciones, dada la extrema variación de la marea. Además la motonave "LA NIÑA EMELY", la cual se encontraba atracada directamente al muelle, no ha tenido tripulación ni vigilante durante el año 2011; en el momento de los hechos esta embarcación se volteó hacia la MN "TANQUERO", dado que de acuerdo con información del vigilante, a la primera embarcación no le fueron lascados los cabos largos, ni los transversales o esprines, y teniendo en cuenta que se produjo una marea de sicigias extrema, la MN "LA NIÑA EMELY" se asentó en el fondo escorándose con mucha rapidez a medida que bajaba la marea, produciendo que el mástil de esta embarcación se colocara horizontal sobre la borda de la MN "TANQUERO" ocasionando que este último se hundiera y posteriormente se hundiera la MN "LA NIÑA EMELY". (...) (Cursiva fuera de texto)

## 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, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias."* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Doctrinalmente<sup>1</sup> el naufragio ha sido definido como:

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

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY", ocurrido el 19 de abril de 2011.

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor JOEL ESTUPIÑAN, en calidad de Armador de la motonave "TANQUERO" y a la señora AMPARO DEL SOCORRO REALPE GARCIA, en calidad de Armador de la motonave "LA NIÑA EMELY" debido a que no tomaron las precauciones y prevenciones necesarias para evitar que se produjera el naufragio, toda vez que no se tuvieron en cuenta las condiciones que se encontraban las motonaves y la marea para el día del siniestro.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

<sup>1</sup> FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

15

226

Declaración rendida por el señor NOÉ ESTUPIÑAN, vigilante de la motonave "TANQUERO", narró lo sucedido el día de los hechos de la siguiente manera:

*"Fue el martes santo a las doce de la noche, era marea alta y la marea comenzó a bajar, esa puja era muy escoradora, la lancha NIÑA EMELY estaba junto al muelle y nosotros estábamos amarrados también junto a ella, cuando la lancha NIÑA EMELY se canteó mucho hacia el lado de afuera, yo lo que hice fue aflojar las manilas de proa y de popa al tanquero, con la idea de que con la repunta de marea se me abriera el barco para afuera, el barco se me abrió para afuera como un metro, pero yo con la esperanza de que la lancha NIÑA EMELY no se hundiera no le corte los sprines, pero cuando vi que la lanchita no iba volver y se me estaba canteando el TANQUERO, resolví cortar los sprines, con la idea de que yo miraba para arriba y tenía la idea de que el mástil de LA NIÑA EMELY me iba a alcanzar a tropezar al tanquero, me salió la idea conforme yo la pensaba porque yo le corté los sprines y la NIÑA EMELY se me fue de una encima del TANQUERO, se me comenzó a cantear tanquero y a los diez minutos. Yo comencé a pedir ayuda pero todo el mundo estaba durmiendo y nadie me colaboraba. Al hundirse el barco quedé en el agua (...)"*

*"(...) LA NIÑA EMELY empezó a hundirse y el mástil se fue contra el TANQUERO y ahí fue cuando se comenzó a cantear y como media en media hora se hundió" (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio de las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY", las cuales se presentaron en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera 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 causal<sup>2</sup>.

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 ella<sup>3</sup>.

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.

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

<sup>3</sup> 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

10

- Culpa de la víctima.

Sentado lo anterior, se hace necesario traer a colación la declaración del señor EDGAR MANUEL OREJUELA ESTUPIÑÁN, en condición de administrador de la bodega "EL RIVIEL", en la cual manifiesta hace cuanto se encontraban las motonaves atracadas en el muelle de la siguiente manera:

*"El TANQUERO hace aproximadamente tres años, a tres años y medio. La NIÑA EMELY desde diciembre de 2010."* (Cursiva fuera de texto)

Al ser interrogado sobre si el muelle presta servicios de asistencia o vigilancia a las embarcaciones cuando se encuentran en el muelle, respondió:

*"No, ninguno es responsabilidad del dueño del barco"* (Cursiva fuera de texto)

Sobre si existe una persona encargada del muelle verifica que a bordo de las embarcaciones exista personal idóneo:

*"Yo siempre estoy pendiente de quien quede en el barco tenga conocimiento de marinería."*  
(Cursiva fuera de texto)

En relación a si a bordo de las naves siniestradas había personal:

*"A bordo del TANQUERO estaba el señor Noé, la NIÑA EMELY no tenía porque el dueño no lo había querido mandar, el barco estaba sin vigilante."* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se infiere que las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY" se encontraban atracadas en el muelle de la bodega "El Riviel", el cual no presta servicio de vigilancia a las motonaves, no obstante, a bordo de la motonave "TANQUERO" se encontraba el señor NOÉ ESTUPIÑAN que prestaba servicio de vigilancia a dicha motonave, y a bordo de la motonave "LA NIÑA EMELY" no había personal a su servicio.

En relación a lo anterior, es necesario mencionar que todas las naves deben contar con una tripulación mínima con el fin de garantizar la seguridad de la misma, obligación que no se garantizó al dejar la nave sin la supervisión de una persona idónea, como lo es el caso de la nave "LA NIÑA EMELY".

En cuanto a la motonave "TANQUERO" se puede apreciar que a pesar de contar con una persona a bordo encargada de su vigilancia y cuidado, al presentarse los desafortunados hechos le fue imposible reaccionar debidamente y evitar las consecuencias dado que era la única persona a bordo, esto sin mencionar que era una persona de la tercera edad.

Ahora bien, dentro del expediente obran pruebas en las que consta solicitud por parte del Armador de la motonave "TANQUERO" a través de su agente marítimo en la cual solicita requerimientos legales para realizar modificaciones a la citada nave y así cambiar su actividad de tanquero a transporte mixto (carga y pasajeros). Dichos trabajos fueron iniciados y debidamente supervisados por el Perito en construcción naval HECTOR ESCOBAR ACOSTA, el cual acompañó todo el proceso de modificación.

102

Con relación a lo anterior, en informe pericial suscrito por el señor MAURICIO GIOVANNY VANEGAS CORREDOR, señaló lo siguiente:

"(...) Teniendo en cuenta que la motonave se encontraba en reparaciones por modificación de su clasificación, en el momento de retirar el combustible a bordo, los líquidos como agua y aceite y al no poseer carga a bordo, el centro de gravedad subió en la dirección vertical, disminuyendo la distancia entre el centro de gravedad G y el metacentro M, o altura metacéntrica (GM). Esta condición permitió que la embarcación durante todo el tiempo de reparaciones se encontrara en condición de menor estabilidad, como normalmente ocurre cuando las embarcaciones se encuentran en esta situación, con relación a las condiciones normales cuando tienen estos pesos a bordo.

Posteriormente para el día de los hechos del hundimiento, en el momento en que la nave sufre una fuerza externa, consistente en el peso de la superestructura de la motonave atracada al muelle (MN "NIÑA EMELY) sobre su borda por el costado de estribor, este hecho afectó nuevamente la altura metacéntrica (GM), disminuyéndola, teniendo en cuenta que a medida que el peso de la estructura se incrementaba por acción de la muy baja marea, llegó el momento en que se inició el ingreso de agua a la MN "TANQUERO" y por lo tanto a medida que pasaba el tiempo, ingresaba mayor cantidad de agua y en consecuencia el centro de carena (C) se desplazó cada vez más hacia estribor, produciendo que el centro de gravedad (G), se acercara cada vez más al punto del metacentro obteniéndose cada vez más una mayor inestabilidad de la nave, hasta que se obtuvo una altura metacéntrica (GM) negativa ocasionando el hundimiento de la nave." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Del anterior fragmento extraído del dictamen pericial, se vislumbra que la motonave "TANQUERO" se encontraba sometida a un proceso de reparación para modificación, por lo tanto fue extraída la carga que se encontraba en su bodega, y líquidos como lo son combustible, agua y aceite; circunstancia que hizo la nave se encontrara en condición de menor estabilidad, por lo tanto, al momento de que la nave sufrió la fuerza externa del peso de la superestructura de la motonave "LA NIÑA EMELY" sobre su borda por el costado estribor, disminuyó la altura metacéntrica, y a medida que el peso de la estructura incrementó, ingresó el agua en su interior ocasionando el hundimiento de la nave.

Otra de las situaciones de relevancia que incidieron en la consecución del siniestro, se relaciona con la variación de la marea presentada el día de los hechos, por lo tanto en informe pericial obra lo siguiente:

"Para la fecha del siniestro se presentó en Buenaventura una marea de sicigias o marea viva, la cual ya estaba pronosticada por el servicio mareográfico - del instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), así como por varios centros de investigación de mareas y estudios a nivel mundial.

Las mareas de sicigias o a mareas vivas se producen cuando la luna y el sol están en conjunción (luna nueva) o en posición (luna llena). En este caso los efectos de ambos astros se suman y es por ello que las pleamares de sicigias son más altas que las pleamares promedio y las bajamares son más bajas que las bajamares promedio.

Para las embarcaciones que se encuentran atracadas en muelles con poca profundidad, fondeadas en estas mismas condiciones o durante la navegación en canales con poco profundos, los armadores o capitanes de estas embarcaciones deben tener esto en cuenta para

*efectos de la seguridad de la nave, ya que los niveles de marea son los más extremos. En una baja de sicigias no es recomendable navegar por zonas que con bajamares promedio, si podríamos hacerlo, ya que encontraremos menos agua que lo habitual." (Cursiva y subraya fuera de texto)*

Teniendo en cuenta el estudio realizado por el Perito, para la fecha de la ocurrencia de los hechos, en Buenaventura se presentó un tipo de marea, llamada marea de sicigias o marea viva, el cual se produce cuando la luna y el sol se alinean sumando sus efectos, teniendo como resultado que los pleamares de sicigias sean más altos que los pleamares promedios, y los bajamares sean más bajos que los promedios, hechos que representa un peligro para la seguridad de las naves, toda vez que los niveles de marea pueden ser los más extremos posibles.

Ahora bien, el artículo 1473 del Código de Comercio, con respecto a la definición de armador establece:

*"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)*

Por ello, los armadores como personas que por su cuenta soportan las responsabilidades de la nave, eran los llamados a tomar todas las medidas de prevención y cuidado sobre las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY" que se encontraban atracadas en el muelle de la bodega "El Riviel", asignando personal idóneo a bordo de las motonaves para que se realizara movimiento de cabos y así contrarrestar los efectos de la marea de sicigias presentadas para la época de los hechos, más aun cuando era una situación de conocimiento general pues había sido pronosticada por entidades como el IDEAM y varios centros de investigación a nivel internacional.

En conclusión, por cuanto no fue probado dentro de la investigación que en los hechos ocurridos el día 19 de abril del 2011, intervino alguno de los eventos exonerativos de responsabilidad, el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad del señor JOEL ESTUPIÑAN, en calidad de Armador de la motonave "TANQUERO" y a la señora AMPARO DEL SOCORRO REALPE GARCÍA, en calidad de Armador de la motonave "LA NIÑA EMELY".

3. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrieron las naves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY" como consecuencia de la ocurrencia los hechos acontecidos el día 19 de abril de 2011, 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, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte de los armadores las motonaves "TANQUERO" y "LA NIÑA EMELY" se evidencian algunas, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad



228

de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis.

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

### RESUELVE

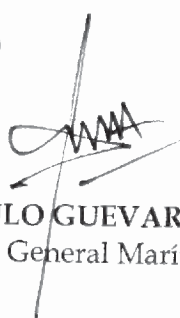
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la decisión del 7 de marzo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2°.-NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor JOEL ESTUPIÑAN en calidad de armador de la motonave "TANQUERO", identificado con cedula de ciudadanía No. 6.150.439 de Buenaventura y al señora AMPARO DEL SOCORRO REALPE GARCIA en calidad de armador de la motonave "LA NIÑA EMELY", identificada con la cedula de ciudadanía No. 27.126.476 de Barbacoas, 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°.-** 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. 12 JUL 2017



Contraalmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo