

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 24012013003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 10 de agosto de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "GERMAN Y MIGUEL" de bandera de República Dominicana, ocurrido el 18 de abril de 2013, y el posterior arribo forzoso de la citada nave acaecido el 5 de mayo de la misma anualidad, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el Marinero Primero FERNANDO ELIAS BEVANS CATANO, Comandante URR BA-13 de la Estación de Guardacostas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento del presunto encallamiento y posterior arribo forzoso de la M/N "GERMAN Y MIGUEL".
 2. El 22 de abril de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL" por el siniestro marítimo de encallamiento, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
 3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia el 10 de agosto de 2015, a través del cual declaró responsable al señor CONFESOR TORRES CABRERA, en calidad de Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", por el siniestro marítimo de encallamiento de la mencionada embarcación.
- Así mismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor CONFESOR TORRES CABRERA, por los hechos ocurridos el 18 de abril de 2013, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a la suma de CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOSCIENTOS PESOS M/CTE (\$5.154.800), pagaderos de forma solidaria con la señora NINY JOHANA ALMAZO SALCEDO, en calidad de Armadora de la M/N "GERMAN Y MIGUEL".

12

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a éste 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 del artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ANÁLISIS TÉCNICO

De la protesta suscrita por el Marinero Primero FERNANDO ELIAS BEVANS CATAÑO, Comandante URR BA-13 de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Siendo las 0640R del 21 de abril de 2013, se realizó inspección a la motonave German y Miguel que se encontraba emplayada en el sector de Bahía Honda en posición Lat. 12°18'N Long. 71°48'W a causa de una falla mecánica, la cual obligó al arribo forzoso a ésta bahía el día 18 de abril de 2013 en horas de la tarde, durante el tránsito de Barcadera - Aruba a Panamá.

A la fecha se encuentra emplayada a causa de las condiciones climáticas adversas, explicó el Capitán de la motonave, posterior a la inspección se encontró que ésta embarcación carecía del documento manifiesto de carga y de manifiesto de rancho, así mismo el Capitán presentó una fotocopia de la que decía ser su licencia de navegación.

Aparte de las novedades nombradas, se detectó que la motonave carecía de algunos equipos de seguridad básicos como balsa salvavidas y chalecos salvavidas adecuados. Cabe resaltar que el propietario de ésta motonave es uno de los tripulantes de la embarcación, el señor Domingo Germán Salas Martínez identificado con número 086-001227-5 de República Dominicana y en ningún momento realizaron comunicación con las autoridades marítimas con el fin de informar su arribo forzoso y las novedades posteriores a éste. (...)" Cursiva fuera de texto

De la protesta rendida por el Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", señor CONFESOR TORRES CABRERA, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Estando en el Puerto, una estadía de 30 días, salimos rumbo a Colón (Panamá), el día 16 de abril de 2013.

El 18 en la noche, la máquina empezó a fallar, cuando el Maquinista se dio cuenta, se había roto una manguera de combustible y se nos apagó la máquina. Quedamos a la deriva, llevándolo hacia Bahía Honda, cuando tiramos el ancla no nos agarró, y el viento y las corrientes nos llevaron hacia la orilla porque la máquina no encendió. (...)" Cursiva fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en cuanto a los accidentes o siniestros marítimos:

"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:

(...) b) El encallamiento (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

La doctrina marítima define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios.

En audiencia del 7 de mayo de 2013, el señor CONFESOR TORRES CABRERA, Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) Veníamos navegando, yo venía navegando un poco afuera, de repente la máquina empezó a fallar, como no podíamos seguir navegando, me acerqué más a la costa a ver si podíamos fondear, entonces cuando tiramos el ancla, ésta no pegó ni arrastró, la máquina no nos prendió más y nos llevó a la orilla, ahí al otro día por la mañana vinieron unos indios y nos ayudaron y nos hicieron contactar con los Armadores y éstos llamaron a la Agencia, llamamos a los patrulleros, nos abordaron e hicieron la visita correspondiente y nos dijeron que lamentaban mucho no tener una embarcación para ayudarnos, (...) luego a esto se contrató otro barco de nombre ISLA DE TABOGA y ese nos sacó de la arena, cuando llegó estaba la marea seca y esperamos que llenara y nada más le dio un jalón y nos remolcó hasta Puerto Nuevo y esperamos a que las autoridades llegaran." Cursiva fuera de texto

Se le consultó por qué navegaban con cuatro (4) tripulantes, cuando el Certificado de Navegación Mínima dicta que deben navegar con cinco (5) máximo seis (6) tripulantes, a lo que dijo "Porque pensábamos que los patrones iban a buscar otro tripulante." En cuanto a los equipos de navegación que tenía la motonave al momento de zarpar, aseguró que eran "Tiene un radio halcón ciclo salvan 700, tiene radas 48 millas Furuno, tiene un GPS Garmin 421, tiene otro GPS Garmin 180 y también tiene radio VHF para comunicación internacional." Cursiva fuera de texto

En la declaración del señor GERARDO JOSÉ RODRÍGUEZ RIVERA, Maquinista de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", dijo lo siguiente con relación a la falla que presentó el buque y que derivó en el encallamiento en el sector de Bahía Honda:

"Íbamos navegando cuando de repente la máquina empezó a fallar y miro los relojes, veo que la presión del combustible estaba bajando un poquito, es cuando me dirijo al cuarto de máquinas y veo que una manguera estaba revotándose. Entonces le informé al Capitán que teníamos que anclar para poder quitar la manguera, para no apagar la máquina en altamar, fue cuando el Capitán se decidió a buscar dónde tirar las anclas. Cuando tiramos ancla y desarmé la manguera, cuando ya el ancla empezó a rodar, cuando quise reparar la manguera, ya estábamos varados. (...)" Cursiva fuera de texto

En la declaración del señor DOMINGO GERMÁN SALAS MARTINEZ, Propietario y Tripulante a bordo de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", se le preguntó por qué navegaban con cuatro (4) tripulantes, cuando el Certificado de Navegación Mínima regula que deben navegar con cinco (5) máximo seis (6) tripulantes, a lo que contestó *"Porque entre menos tripulantes son menos plata se paga."* Cursiva fuera de texto

El boletín emitido para la noche del 18 de abril de 2013, por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), pronosticó lo siguiente:

"Área Noroeste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidad de 15 nudos (fuerza 4). La altura del oleaje entre 1.0 y 1.5 metros (marejada a fuerte marejada).

Área Suroeste del Mar Caribe, viento de dirección noreste con velocidad de 20 nudos (fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2 metros (fuerte marejada).

Al Noreste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 20 nudos (fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre 2 y 2.5 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Al Sureste del Mar Caribe, viento de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje será de 1 a 1.5 metros (marejada a fuerte marejada)." Cursiva fuera de texto

Nos encontramos entonces en el marco de la responsabilidad objetiva, en la que los agentes responsables como el Capitán o el Armador, asumen los daños originados en el desarrollo de actividades peligrosas, por la obligación que recae sobre ellos de no generar perjuicios sobre las cosas ni sobre terceros.

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad para la navegación como actividad peligrosa, en la que se debe demostrar la diligencia y el cuidado, ya que la única forma de exonerar al sujeto de la acción, en éste caso el Capitán de la nave, es demostrar la ocurrencia de una causa extraña, como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, situaciones que en caso de ser probadas, rompan el nexo causal entre los hechos y el daño causado.

La inspección realizada por el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, en calidad de Perito Marítimo en Maquinaria Naval Categoría 'A', se limitó a describir los hechos y a determinar

que la conducta náutica del Maquinista y del Capitán había sido acertada al avisar la falla en el motor y proceder a fondear la nave, respectivamente, sin embargo, no determinó las causas por las cuales se rompió la manguera de combustible, que provocó la falla que apagó el motor y propició que la nave quedara a la deriva hasta encallar; razón por la que no será tenida en cuenta al momento de determinar la responsabilidad por el siniestro marítimo.

Al analizar el documento de zarpe (folio 24) y lo consignado en la nota de protesta, se observa que la M/N "GERMAN Y MIGUEL" de bandera de República Dominicana, dedicada al transporte de carga, zarpó el 16 de abril de 2013 desde Barcadera (Aruba) hacia Colón (Panamá), sin embargo, el 18 de abril presenta rotura en una manguera de combustible, la cual hace que se apague el motor y quede a la deriva el buque, encallando en Bahía Honda y sean remolcados por la M/N "ISLA TABOGA", hasta Puerto Nuevo en La Guajira.

Teniendo en cuenta lo señalado en las declaraciones y verificadas las pruebas documentales, se tiene que una vez el Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", señor CONFESOR TORRES CABRERA, fue informado de la rotura de una manguera del motor, procedió a anclar el buque para reparar el daño, sin embargo, y sabiendo por el GPS, que se encontraba cerca de Bahía Honda, decidió fondear en dicho sector, cuando hubiese podido informar a la autoridad marítima lo que acontecía en ese momento, precisamente para evitar un encallamiento, que inevitablemente terminó presentándose y que además lo obligó a recalar en Puerto Nuevo (Guajira), con la asistencia de un remolcador.

Es importante establecer que en el presente asunto, el siniestro marítimo de encallamiento obedeció a que el señor CONFESOR TORRES CABRERA, Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", decidió fondear en una zona de muy baja profundidad, demostrando su impericia al momento de resolver el daño que produjo el daño en el motor, poniendo en peligro a la tripulación y a la nave, motivo por el cual no se encuentra probada la intervención de un elemento extraño que logre romper el nexo causal, aun cuando las condiciones meteomarinarias para la navegación eran óptimas, por lo que el Despacho procederá a confirmar su responsabilidad.

Entiende el Despacho, que como consecuencia de los daños presentados en la M/N "GERMAN Y MIGUEL", producto del encallamiento presentado en el sector de Bahía Honda, el Capitán no tuvo otra alternativa, que recalar en Puerto Nuevo (Guajira), asistido por un remolcador, por lo que deben tenerse en consideración los siguientes aspectos sustanciales:

En lo que respecta al accidente o siniestro marítimo de arribada forzosa, estima pertinente el Despacho citar el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que 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:

(...) e) La arribada forzosa (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

El artículo 1540 del Código de Comercio colombiano define la arribada forzosa como:

13

"La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe". Cursiva fuera de texto

Del mismo modo, la norma *ibídem*, distingue entre la arribada legítima y la ilegítima:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima." Cursiva fuera de texto

Así las cosas, sobre la legitimidad o ilegitimidad de la arribada forzosa de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", conforme las pruebas analizadas anteriormente, se evidencia que se rompió una manguera de combustible, que hizo que el motor se apagara, lo que hizo que el buque quedara a la deriva y encallara en una bahía, por lo que se encuentra demostrado en la investigación, que el señor CONFESOR TORRES CABRERA, Capitán de la embarcación, se vio obligado a recalar en Puerto Nuevo con la ayuda de un remolcador.

Tal como lo establece el Código de Comercio, la arribada forzosa se presume ilegítima, sin embargo, de conformidad con el artículo 83 constitucional, la buena fe se presume, por lo que se considerará legítimo la recalada de la M/N "GERMAN Y MIGUEL" a Puerto Nuevo (Guajira), pues se requería solucionar la rotura de la manguera de combustible o el cambio de ésta, en aras de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar y posteriormente continuar con la travesía marítima, ya que era imposible continuar con la navegación, razón por la que se adicionará un artículo en el que se declarará legítima la arribada forzosa del buque, ocurrida dieciocho (18) días después de ocurrido el encallamiento.

Ahora bien, con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por parte del Capitán M/N "GERMAN Y MIGUEL", señor CONFESOR TORRES CABRERA.

En primera medida y a modo de aclaración del fallo de primera instancia, debe haber claridad en que la Dirección General Marítima es la autoridad administrativa, revestida por el Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 116 constitucional, de una facultad jurisdiccional para determinar la responsabilidad civil extracontractual por la ocurrencia de siniestros marítimos, y otra es la competencia con la que cuenta para resolver la responsabilidad administrativa, por violación a normas de marina mercante y que se desarrolla paralelamente dentro de la investigación, como un proceso administrativo sancionatorio.

Dicho lo anterior, de los hechos expuestos, el señor CONFESOR TORRES CABRERA, Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", no verificó las condiciones en las que se encontraba la nave antes de zarpar y omitió, junto con el Armador del buque, dar aviso a la autoridad marítima sobre las causas del encallamiento, tardando casi veinte días en reportar la novedad, por lo que vulneraron las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1501, sobre las funciones del Capitán:

"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender; (...)

10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

(...) f) *Varadura y encallamiento; (...)* Cursiva fuera de texto

El artículo 1479 de la norma ibídem, señala la responsabilidad del Armador por culpa del Capitán:

"Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el Armador responderá por las culpas del Capitán." Cursiva fuera de texto

Se evidencia también, que de la protesta presentada por el Comandante URR de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, la M/N "GERMAN Y MIGUEL" no contaba con algunos equipos de seguridad necesarios, tales como botes de rescate y chalecos salvavidas, por lo que entendiendo que se trata de una nave extranjera, vulneró lo dispuesto en las Reglas 7.2 y 32.2 del Capítulo III del Convenio SOLAS, las cuales establecen:

"

SOLAS
CAPÍTULO III
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

PARTE B - PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LOS BUQUES Y A LOS
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO
SECCIÓN I - BUQUES DE PASAJE Y BUQUES DE CARGA

(...) **Regla 7 Dispositivos individuales de salvamento**

Chalecos salvavidas

2.1 Para cada una de las personas que vayan a bordo se proveerá un chaleco salvavidas que cumpla lo prescrito en los párrafos 2.2.1 ó 2.2.2 del Código y, además:

(...) 2 un número suficiente de chalecos salvavidas para las personas encargadas de la guardia y para utilizarlos en los puestos de embarcaciones de supervivencia alejados. Los chalecos salvavidas destinados a las personas encargadas de la guardia se estibarán en el puente, la cámara de control de máquinas y cualquier otro puesto que tenga dotación de guardia. (...)

SECCIÓN III - BUQUES DE CARGA

(...) **Regla 31 Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate**

(...) 2 Botes de rescate

Los buques de carga llevarán al menos un bote de rescate que cumpla lo prescrito en la sección 5.1 del Código. Podrá aceptarse un bote salvavidas como bote de rescate a condición de que cumpla también lo prescrito para un bote de rescate." Cursiva fuera de texto

Cabe resaltar, que la República Dominicana es estado miembro de la OMI desde el año 1953,

por lo que a sus buques de carga los acoge lo dispuesto en el Convenio, aún más cuando los hechos objeto de investigación se presentaron en aguas jurisdiccionales colombianas, razón por la que el señor CONFESOR TORRES CABRERA, Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", vulneró lo dispuesto en el Convenio anteriormente citado.

Por lo anterior se procederá a decretar la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, por parte del Capitán, confirmando la sanción de multa, correspondiente a DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE (\$5.154.800), pagaderos en forma solidaria con la con la señora NINY JOHANA ALMAZO SALCEDO, en calidad de Armadora de la M/N "GERMAN Y MIGUEL".

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de encallamiento.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el artículo primero del fallo del 10 de agosto de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 10 de agosto de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable al señor CONFESOR TORRES CABRERA, en calidad de Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante, por los hechos ocurridos el 18 de abril de 2013, y como consecuencia, imponer multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE (\$5.154.800), pagaderos en forma solidaria con la señora NINY JOHANA ALMAZO SALCEDO, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.723.163 expedida en Santa Marta, en calidad de Armadora de la citada embarcación, de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

ARTÍCULO 3°.- ADICIONAR un artículo a la decisión del 10 de agosto de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR LEGÍTIMA** la arribada forzosa de la M/N "GERMÁN Y MIGUEL" de bandera de República Dominicana, ocurrida el 5 de mayo de 2013, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar y en consecuencia, exonerar de responsabilidad por el citado siniestro

marítimo al señor CONFESOR TORRES CABRERA, identificado con documento de identidad No. 086-00008851 de República Dominicana, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte motiva de esta providencia."

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido del presente fallo al señor CONFESOR TORRES CABRERA, identificado con documento de identidad No. 086-00008851 de República Dominicana, en calidad de Capitán de la M/N "GERMAN Y MIGUEL", a la señora NINY JOHANA ALMAZO SALCEDO, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.723.163 expedida en Santa Marta, en calidad de Armadora de la citada embarcación y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 21 DIC 2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo