

13 MAR. 2013

2070201120

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 17 de julio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OSCAR FERNANDO", de bandera colombiana, ocurrido el 12 de septiembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día diecisiete (17) de septiembre de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los hechos acaecidos el día 12 de septiembre la misma anualidad, relacionados con el naufragio de una nave y la desaparición de un pasajero, cuando la citada nave se encontraba en travesía marítima de Buenaventura a Satinga, aproximadamente en posición latitud 03° 26' 39' N longitud 077° 36' 19' W.
2. El diecisiete (17) de septiembre de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de investigación por hundimiento (sic) de la motonave "OSCAR FERNANDO", ordenando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 17 de julio de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave "OSCAR FERNANDO" fue ocasionado por un caso fortuito, por lo que se exoneró de responsabilidad al señor JESÚS RIVAS ASPRILLA, capitán de la nave referenciada.

No obstante a ello, el fallador de primera instancia constató violación a las normas de la Marina Mercante, por eso en dicho fallo declaró responsable al capitán de la citada nave imponiéndole a título de sanción una multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V, la cual se deberá cancelar solidariamente con el propietario.

Asimismo, ordenó la cancelación de la matrícula de la motonave "OSCAR FERNANDO", en virtud de lo establecido en el numeral 5°, del artículo 1457 del Código de Comercio.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

1163

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas enlistadas en el folio 70 al 75 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 17 de julio de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave "OSCAR FERNANDO" fue ocasionado por un caso fortuito, por lo que se exoneró de responsabilidad al señor JESÚS RIVAS ASPRILLA, capitán de la nave referenciada.

No obstante a ello, el fallador de primera instancia constató violación a las normas de la Marina Mercante, por eso en dicho fallo declaró responsable al capitán de la citada nave imponiéndole a título de sanción una multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V, la cual se deberá cancelar solidariamente con el propietario.

Asimismo, ordenó la cancelación de la matrícula de la motonave "OSCAR FERNANDO", en virtud de lo establecido en el numeral 5º, del artículo 1457 del Código de Comercio.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)."
(Cursiva y negrilla fuera del texto).

1605

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: SermarLtda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

En consideración a los hechos objeto de investigación y a las pruebas que reposan en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, los siguientes:

- El día doce (12) de septiembre de 2007, la motonave "OSCAR FERNANDO" partió de Buenaventura a Satinga, a eso de las 21:00 horas comenzó a cambiar el clima, por lo que el capitán de la nave referenciada y la tripulación decidieron bajar la velocidad (Declaración del capitán, Folio No. 22).
- Atendiendo al mal tiempo, el capitán de la nave ordenó a dos de los tripulantes a que verificaran la bodega, evidenciando éstos que se había salido una tabla de estribor, situación que les exigió colocar almohadas y demás instrumentos para tapar la hendidura, la cual no se pudo tapar, generando que la citada nave se fuera a pique (Declaración del capitán, Folio No. 22).
- En cuanto a los pasajeros que iban en la nave, el capitán y la tripulación declararon no tener certeza del número de ellos, dato que posteriormente fue suministrado por la Estación de Guardacostas.
- En el naufragio de la nave fueron rescatadas setenta y cuatro (74) personas y se demostró la desaparición de un pasajero (menor de edad) (Comunicado de prensa, Folio No. 32).
- El zarpe (Folio No.10) autorizaba la navegación con cincuenta y dos (52) pasajeros a bordo.

En concordancia con los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave "OSCAR FERNANDO" fue causado por un caso fortuito, por lo que se exoneró de responsabilidad al señor PEDRO GÓNGORA YESQUEN, capitán de la nave referenciada.

No obstante a ello, el fallador de primera instancia constató violación a las normas de la Marina Mercante, por eso en dicho fallo declaró responsable al capitán de la citada nave imponiéndole a título de sanción una multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V, la cual se deberá cancelar solidariamente con el propietario.

1/6/08

Asimismo, ordenó la cancelación de la matrícula de la motonave "OSCAR FERNANDO", en virtud de lo establecido en el numeral 5º, del artículo 1457 del Código de Comercio

Al respecto, en virtud del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra procedente estudiar ciertos elementos sustanciales, procesales y probatorios, determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

En primera medida, este Despacho se permite aclarar lo siguiente:

- o El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran como 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.
- o Atendiendo a dicha definición, a pesar de que el mencionado artículo consagra de manera enunciativa una lista de siniestros, se tiene que "el hundimiento" no se encuentra ahí referenciado.
- o Ligado a ello, se contempla que en los convenios internacionales suscritos por Colombia, que se convierten en ley nacional a partir de su ratificación, y los demás tratados internacionales no ratificados, no se encuentra el "hundimiento" como un siniestro marítimo.
- o En virtud de ello, el numeral a.), del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra "el naufragio" como un siniestro marítimo. Entiéndase como naufragio: "*el caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas*"¹ (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al no encontrarse representado el siniestro marítimo de "hundimiento" en el caso sub judice, este Despacho preceptúa que la investigación que se debió adelantar por el Capitán de Puerto de Buenaventura fue el de naufragio y no el de hundimiento.

En segunda medida, 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.

Atendiendo a ello, se evidencia que el fallador de primera instancia valoró las pruebas conforme a lo consagrado en el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, que predica:

"(...). Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica (...)

¹ FARIÑA, Francisco. "*Derecho Marítimo Comercial*", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

(16)

Por lo anterior, se exponen los diferentes medios probatorios que lograron el convencimiento del fallador de primera instancia sobre los hechos investigados, así:

- Declaración de parte del capitán de la nave "OSCAR FERNANDO", señor PEDRO GÓNGORA YESQUEN:

"(...) De aquí salimos con buen tiempo, a las 19 horas en adelante fue que se vino el mal tiempo, lluvias muy fuertes, vientos, pero poca marejada, después de las 19 horas y media fue que se empezó a venir la marejada y a las 22 horas ya el mar estaba muy bravo, estaba insoportable, las olas eran como de tres o cuatro metros, yo no había visto esas olas, no había visto el mar tan enojado (...)" (Folio No. 25).

"(...) El mal tiempo hizo que se partiera la tabla, yo no alcance a ver por donde era la vía de agua, yo me enteré por lo que los marineros me decían, yo quería ir para allá, pero entonces quién pedía ayuda por radio (...)" (Folio No 25)

- Documento Comunicado de Prensa del 13 de septiembre de 2007, Capitanía de Puerto de Buenaventura:

"(...) En consideración a las malas condiciones océano-atmosféricas reinantes en el litoral pacífico, la navegación para embarcaciones (sic) de cabotaje y de turismo se encuentra restringida (...)" (Folio No. 33).

- Documento Análisis condiciones meteomarinas, Centro Control Contaminación del Pacífico:

"(...) En las alturas máximas se ven fluctuaciones entre los 1.5 m y los 2.2 m, excepto el día 13 a las 0300R, en donde se presenta un incremento tanto en la altura promedio como en la altura máxima de 1.9 y 3.4 m respectivamente. El incremento de la altura del oleaje se observó desde la noche del 12 de septiembre hasta la madrugada del 13 de septiembre (...)" (Folio No. 53).

En consideración al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha preceptuado:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento.

..., Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l]a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).

En cuanto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Con razón al criterio de imprevisibilidad, se tiene que obra dentro de la investigación de primera instancia prueba documental contundente que demuestra que para la fecha en que ocurrió el siniestro las condiciones océano-atmosféricas habían cambiado drásticamente, a tal punto que la Capitanía de Puerto emitiera un comunicado de prensa (conocimiento público) donde se restringiera la navegación de cabotaje y turismo en el litoral pacífico.

Dicho comunicado de prensa se fundamentó en el reporte emitido por el Centro Control Contaminación del Pacífico, el cual se rindió con posterioridad al siniestro de naufragio de la nave "OSCAR FERNANDO", pero se hizo con ocasión no sólo a ese, sino a otros siniestros que ocurrieron por esas mismas causas y en esas mismas fechas.

Si bien, el litoral pacífico se caracteriza por manejar un clima y unas condiciones atmosféricas preponderantemente lluviosas, se constata que para el día en que ocurrió el infortunio las condiciones atmosféricas cambiaron notoriamente, situación que se dio por aspectos exógenos al agente (capitán), fue sorpresivo y no conocido con anterioridad por el capitán y la tripulación de la nave, lo que lo hace desde todo punto de vista imprevisible ante ellos.

Así lo ha manifestado lo jurisprudencia colombiana en el sentido que:

"(...) "Un hecho sólo puede ser calificado como fuerza mayor o caso fortuito, es lo ordinario, si tiene su origen en una actividad exógena a la que despliega el agente a quien se imputa un daño, por lo que no puede considerarse como tal, en forma apodíctica, el acontecimiento que tiene su manantial en la conducta que aquel ejecuta o de la que es responsable" (Cas. Civ. Sentencia del 29 de abril de 2005, Expediente No. 0829-92; se subraya). Y es que, ciertamente, en la comprensión técnica del concepto de caso fortuito o fuerza mayor, no puede desconocerse el requisito anteriormente mencionado -exterioridad o ajenidad-, aun cuando en ocasiones no se lo mencione expresamente, tal vez por considerarlo obvio, pues dicho elemento estructural de la figura se desprende de la misma consideración del concepto de factor extraño, que por definición implica que una causa enteramente ajena a la originada por el presunto responsable interrumpe el proceso ya iniciado, e "impide que desarrolle su propia eficacia causal, sustituyéndola por la suya propia" (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

En concordancia al criterio de irresistibilidad, se denota con certeza la diligencia y cuidado con que actuó el capitán de la motonave "OSCAR FERNANDO", ya que al ver que el agua se estaba incorporando a la nave, causado por el fuerte oleaje y el mal tiempo preponderante, ordenó a la

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009

tripulación que subieran las capotas, bajaran los botes y las balsas que se cargaban en la nave y colocaran a las personas en la proa, principalmente a las mujeres y los niños.

Aunado a ello, el capitán procedió a solicitar asistencia a la Estación de Guardacostas de Buenaventura, los que informaron que se encontraban a unas 8,5 millas y que se dirigían hacia la nave (Folio No.23).

En virtud de lo anterior, se percibe por este Despacho la ocurrencia de un caso inesperado, imprevisible e irresistible por el capitán y la tripulación de la nave, que no obstante a la adversidad ocurrida, actuaron diligentemente con miras a evitar un perjuicio mayor a los pasajeros.

Así pues, es un deber del juez emitir una sentencia de fondo fundamentada en las pruebas aportadas y practicadas en el proceso, situación que se evidencia en el fallo de primera instancia, por cuanto la causa extraña exonerativa de la responsabilidad del capitán, es decir, el caso fortuito o fuerza mayor, se encuentra debidamente probada.

De otra parte, es menester precisar que la navegación y la operación de transporte de personas y cosas que entraña la misma, son clasificadas por la jurisprudencia como una actividad peligrosa, así como se muestra en la sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, que dice:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero).

Dicha presunción de culpa fue desvirtuada por el capitán de la nave en su declaración y en los documentos emitidos por el Centro Control Contaminación del Pacífico y la propia Capitanía de Puerto, los cuales constataron la ocurrencia de la causa extraña de caso fortuito o fuerza mayor.

Por lo demás, se discierne por este Despacho que la causa eficiente que ocasionó el siniestro marítimo de naufragio, fue precisamente la ocurrencia de un hecho imprevisible e irresistible (mal tiempo, fuerte oleaje y vientos). Además, quedó comprobada la conducta diligente del capitán de la nave "OSCAR FERNANDO", quien revisó la nave antes de partir y que al presentarse el infortunio tomó las medidas necesarias para precaver un daño mayor.

Así pues, este Despacho preceptúa y reafirma el fallo de primera instancia en cuanto se comprueba que existió una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor), que desvirtuó la presunción de responsabilidad que obraba en contra del capitán de la nave "OSCAR FERNANDO".

1/16/11

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al 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. Todo ello en virtud de que el capitán de la nave "OSCAR FERNANDO" pudo romper el nexo causal entre el hecho y el daño, probando una causa extraña de caso fortuito o fuerza mayor.

Sin embargo, se preceptuó por el Capitán de Puerto de Buenaventura que la nave sufrió pérdida total (Folio No. 73), pero no determinó el valor en el fallo, situación que tuvo que haberse tomado en cuenta. Por ello, al existir una imposibilidad legal de este Despacho para reabrir la investigación y/o decretar pruebas de oficio en vía de Consulta, no es factible poder determinar el valor de la nave, en virtud de su pérdida total.

En cuanto a la persona fallecida, ninguno de sus familiares o legitimados para reclamar alegaron o demostraron los perjuicios morales en la investigación de primera instancia.

Lo anterior no obsta para que el interesado adelante las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base los resultados de este fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Buenaventura consideró que hubo violación a las normas de la Marina Mercante, específicamente la transgresión a las obligaciones establecidas en los numerales 8 y 9 del artículo 1500 del Código Civil, relacionadas con la omisión de llevar a bordo la lista de los pasajeros y demás documentos exigidos por las leyes y reglamentos de la autoridad marítima colombiana.

De igual forma, se constata que el permiso de zarpe establecía la autorización de llevar a bordo 52 pasajeros y no 74.

De esta manera, el fallador de primera instancia declaró responsable al capitán de la nave "OSCAR FERNANDO", por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiendo a título de sanción la multa equivalente a diez (10) S.M.L.M.V.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-MODIFICAR el ARTÍCULO PRIMERO del fallo de primera instancia del 17 de julio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar que el siniestro marítimo de Naufragio de la motonave OSCAR FERNANDO, con matrícula MC-02-601, ocurrido el 12 de septiembre de 2007, aproximadamente a las 23:33, en posición latitud 03° 26' 39' N longitud 077° 36' 19' W fue ocasionado por un caso fortuito o fuerza mayor, por lo que se exonera de responsabilidad al señor PEDRO GÓNGORA YESQUEN,

identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.466.568 expedida en Buenaventura, capitán de la citada nave"

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo emitido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura del día 17 de julio de 2009.

ARTÍCULO 3º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor PEDRO GÓNGORA YESQUEN, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.466.568 expedida en Buenaventura, capitán de la citada nave; a los señores LUZ DEL CARMEN JIMÉNEZ AGUIRRE y CRISTÓBAL AGUIRRE, propietarios de la nave referenciada; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima Notifíquese y cúmplase.

13 MAR 2013
Sudam

Contraalmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo