

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 1712010005 CP7/2010
Investigación: Siniestro marítimo de hundimiento M/N "LEMURIA" de bandera venezolana -Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de hundimiento de la "M/N LEMURIA" de bandera venezolana, ocurrido el 1 de abril de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante radiograma No. 081133R-C5KMH-ABRIL/2010 el Comandante del buque ARC "SAN ANDRÉS" de la Armada Nacional informa a la Capitanía de Puerto de San Andrés la existencia de nueve (9) naufragos de la motonave "LEMURIA", de bandera venezolana, matrícula ADSS-6607, número OMI 6400408, que fueron recogidos en la Isla Serrana.
2. El 9 de abril de 2010 el Capitán de Puerto de San Andrés ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo y dispuso las diligencias del caso.
3. El 12 de julio de 2011 el Capitán de Puerto de San Andrés dispuso el cierre de la investigación y corrió traslado a las partes para alegatos de conclusión.
4. El 29 de junio de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió el fallo de primera instancia.
5. Como las partes no acudieron a la Capitanía de Puerto de San Andrés para ser notificados personalmente luego de la citación, el fallo fue notificado por edicto fijado del 6 al 13 de noviembre de 2012.
6. Con oficio No. 17201201151 del 16 de noviembre de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a la Dirección General Marítima, en consulta.

1/10

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, el Director General Marítimo es competente para conocer en consulta de las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, la sentencia C-212 de 1994 de la Corte Constitucional, el Concepto del 4 de noviembre de 2004 -Radicado 1605-, emanado de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, y la sentencia del 9 de diciembre de 2013 proferida por la Sección Tercera Subsección "A" del Consejo de Estado.

ANÁLISIS TÉCNICO

No reposa en el expediente peritaje que determine las condiciones técnicas de la motonave para el momento de los hechos -1 de abril de 2010-. No obstante, para determinar las posibles causas que originaron el siniestro marítimo se encuentran la versión del capitán y los tripulantes, así como la copia de los pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, así:

Testimoniales:

1. El señor Wilton Admiral Coleman Hyde, Capitán de la motonave, en la diligencia de declaración manifestó, entre otras cosas, que *"zarpó el 30 de marzo" -de 2010- de Venezuela, con destino a Roatan, Honduras, transportaba "78 mil litros de diésel", que no tenía conocimiento si la nave había sido subida a dique para mantenimiento porque era su "primer viaje con esa motonave". (Cursiva fuera de texto).*

Que el 1 de abril de 2010 a las 15:30, en posición Lat. 14.00° Longitud 74.09° oeste, el barco empezó a hundirse; "el mar estaba bastante picado, el viento tenía una velocidad de 20 a 25 nudos aproximadamente y la altura de las olas era de 8 a 10 metros aproximadamente, llovía bastante y así se mantuvo todo el tiempo", y "las condiciones del mar eran muy malas"

(...)

"Nosotros oímos algo que estaba pegando en la proa, pero no sabemos realmente cuál fue el motivo simplemente ingresaba mucha agua al barco por la parte inferior derecha". (Cursiva fuera de texto).

2. El señor Rolando Woods, primer oficial, en declaración bajo juramento, entre otras cosas, anotó: *"Zarpamos de Punto Fijo, yo creo que el 30 de marzo a las 2 y 30 de la mañana, íbamos rumbo para Roatan Honduras, íbamos por altamar y el día miércoles 31 de marzo vimos que teníamos una entrada de agua... ya había una entrada bien grande que no pudimos controlar manualmente, utilizamos las bombas de aclique... logramos sacar todo el agua y se niveló la embarcación, seguimos pero la gasolina con que provisionábamos la bomba se acabó..."*

16/2

(...)

"Nosotros escuchamos algo que estaba pegando en la proa, pero no sabíamos que era, hasta que un marino bajó y se dio cuenta que estaba rajando (sic) el casco en la parte de proa, pero no sé exactamente el motivo del hundimiento". (Cursiva fuera de texto).

3. El señor Yonso Leonardo Murillo Martínez, maquinista, en declaración bajo juramento, manifestó. *"... zarpamos el día martes santos (sic) no sé qué fecha era a primera hora del muelle de punto fijo venezuela hasta ese momento ninguna novedad en la embarcación, ese mismo día como a las 0600 de la tarde comenzamos a escuchar un golpe en la proa al lado de estribor que se verificó y no sabíamos de donde salía..."*. (Cursiva fuera de texto).

El señor Walther Martínez, tripulante, en declaración bajo juramento, manifestó: *"...navegamos dos días al tercer día el barco empezó a presentar problemas donde escuchamos unos ruidos que nunca pudimos saber que era, este sonido causo agujeros que filtraron el agua, que nunca se pudo achicar por lo cual se dañaron todas las motobombas...la embarcación comenzó a cantarse (sic), esto fue como a las dos y media de la tarde, ...como a eso de las 330 decidimos deslizar la embarcación..."*.(Cursiva fuera de texto).

4. El señor Lenin Adonay Nájera Almendarez, marinero de cubierta, en declaración bajo juramento, expresó. *"el barco estaba deteriorado y tenía fisuras en un costado"*.

El señor Aldrin Geovanni / MC Laughlin, marinero de la motonave, en declaración bajo juramento, expresó: *"salimos el 29 de marzo... con rumbo a Honduras, al siguiente día de salida dimos (sic) cuenta que el buque se entraba agua los (sic) cual empezamos a bombear... había un golpe tras otro en la parte frontera del buque donde yo y mis compañeros destapamos otros tanques para chequear que era el golpe, pero no vimos nada, siguieron los golpes sin que supiéramos de donde provenían, luego en uno de los mismos tanques que abrimos se empezó a llenar con agua fue cuando vimos que el agua estaba entrando al buque..."*.(Cursiva fuera de texto).

Documentales:

1. Los reportes del pronóstico de las condiciones meteorológicas y Oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, señalan lo siguiente:

- Para el 30 de marzo de 2010 (folio 43), en cuanto a la situación sinóptica del tiempo presente dice: *"Sistema de baja presión de 1007 mb posicionado en los 10N 80W, sistema de alta presión de 1019 mb al noreste del Mar Caribe. Un frente frío se extiende al este de Cuba, convirtiéndose en estacionario en el Caribe, cerca a Nicaragua y Honduras 21N 77W 19 N81W, se presentan fuertes vientos a lo largo de la costa norte de Colombia"*.

El pronóstico del Mar Caribe para el 31 de marzo de 2010 -durante el día: *"el viento será noreste, con velocidades de 13 a 15 nudos (boncible moderado), la altura de la ola de 1.5 a 2.0 metros (fuerte marejada)", en el área suroeste: "el viento será norte con intensidades entre 13 y 15 nudos (boncible moderado), a altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (fuerte marejada)", sobre el noreste "el viento será del este, con velocidades entre 15 y 18 nudos (fuerte marejada)", y en el sureste "el viento será de componente este, con*

1/20

intensidades entre 18 a 20 nudos (fresquito), la altura de la ola oscilará entre 2.0 y 2.5 metros (fuerte marejada)".

- Para el 31 de marzo de 2010 (folio 45), en cuanto a la situación sinóptica del tiempo presente dice: *"Sistema de baja presión de 1023 mb posicionado al noreste del Mar Caribe desplazándose al norte en los 25N 90W, un frente frío continua su desplazamiento sobre el Océano Atlántico, el extremo sur de este se encuentra ocasionando lluvias sobre Jamaica con tormenta, asimismo sobre Panamá se presentan fuertes lluvias, para el área del litoral Caribe colombiano se presentan lluvias moderadas a fuertes sobre el golfo"*.

El pronóstico del Mar Caribe para el 1 de abril de 2010 -durante el día: *"el viento será noreste, con velocidades de 14 a 16 nudos (bonacible moderado), la altura de la ola de 1.5 a 2.0 metros (gruesa)". Se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas"*.

En el área suroeste: *"el viento será noreste, con velocidades de 12 y 15 nudos (bonacible moderado), la altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 3.0 metros (gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas"*.

Sobre el noreste *"el viento será de componente este, con velocidades entre 13 y 15 nudos (bonacible moderado), y una altura de ola entre 1.5 y 2.0 metros (gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas"*.

Para el sureste del Mar Caribe *"el viento será de componente este, con intensidades de 15 a 18 nudos (fresquito), la altura de ola oscilará entre 1.5y 2.0 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas"*. (Cursiva fuera de texto, la negrilla corresponde al documento).

- La situación sinóptica del tiempo presente para el día 1 de marzo de 2010, era la siguiente: *"Sistema de alta presión de 1013 mb posicionado al noreste del Mar Caribe desplazándose sobre los 22N 55W, un frente frío continúa su desplazamiento sobre el Océano Atlántico, el extremo sur de este se encuentra ocasionando lluvias sobre República Dominicana, La ZCIT se encuentra sobre los 5°N"*. (Cursiva fuera de texto).

Igualmente, aparece en el expediente el documento del 7 de abril de 2010, suscrito por el Jefe de Operaciones del Comando Específico de San Andrés y Providencia, quien hace la evaluación del lugar del siniestro de la M/N "LEMURIA", con fundamento en los antecedentes suministrados por los naufragos, analizando lo siguiente:

- *"El desplazamiento de los botes salvavidas desde la posición reportada por el capitán de la motonave hasta Cayo Este debió ser a una velocidad de (sic) constante de 3.2 nudos por hora (76 millas por día) para cubrir la distancia de 347 millas náuticas.*
- *Este tiempo se reduce si se tiene en cuenta que los naufragos llegaron a Cayo Este de noche y pernoctaron en el mismo hasta que fueron encontrados por los pescadores de la M/N LAURA ANY.*
- *En total estuvieron a la deriva durante 115 horas*

msg

- *La verificación de los vientos, corrientes, oleaje y estado del mar para el Caribe central y occidental según el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas entre los días 01 de abril y el 05 de abril de 2010 arrojó la siguiente información:*
 - *Corriente predominante hacia el 240*
 - *Vientos oscilando entre 5 y 10 nudos*
 - *Altura de la ola de 1.5 a 2 mt.*
 - *Estado del mar bonacible*
- *Alta improbabilidad de que los botes salvavidas mantuvieran una velocidad constante de 3 nudos por hora con las anteriores condiciones.*
- *El rumbo trazado del desplazamiento de los botes salvavidas contradice la dirección general del viento que se mantiene con fluctuaciones y procede del 070 - 090".*

Por lo anterior, concluye:

- *"Teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y marinas del mar Caribe central y occidental, el desplazamiento de los botes salvavidas habría sido del orden de menos de una milla por hora.*
- *Lo anterior arroja una posición probable del siniestro en Lat. 14° 50 N Long 78° 25 W.*
- *Se corrobora la información con los resultados obtenidos del programa SAR-PC, el arroja una velocidad de avance de los botes salvavidas del orden de 0.8 nudos por hora.*
- *La posición estimada del siniestro se encuentra a 94 millas de la Isla Menor de Serranilla y a 99 millas de la Isla Menor de Serrana". (Cursiva fuera de texto).*

Por último, recomienda que se efectúe un patrullaje aéreo del área estimada donde ocurrió el siniestro con el fin de buscar la posible presencia de ACPM en el agua y su desplazamiento hacia las islas menores del Archipiélago.

A folio 53 obra el informe de vuelo presentado 14 de abril de 2010, suscrito por el señor Comandante del Grupo Aéreo del Caribe, quien señala como resultado que:

"... se definió el área de búsqueda en el territorio colombiano en las coordenadas N 14 41 00 W 78 40 00, N 14 50 00 W 78 40 00, N 14 50 00 W 78 45 00 y N 14 41 00 W 78 45 00, sin encontrar rastros o indicios de naufragio o manchas de combustible ACPM". (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 San Andrés para proferir decisión de primera instancia. Igualmente, se 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:

1. Con auto del 9 de abril de 2010 el Capitán de Puerto de San Andrés, dispuso la apertura de la investigación en contra del capitán, armador y/o propietario de la motonave "LEMURIA", por el siniestro marítimo de hundimiento.
2. La investigación por el siniestro marítimo de hundimiento se llevó a cabo con fundamento en lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, encontrándose que el auto de apertura del 9 de abril de 2010 fue notificado personalmente y en la misma fecha al señor Wilton Admiral Coleman Hyde, capitán de la motonave "LEMURIA".
3. Mediante constancia secretarial del 9 de abril de 2010 se anexó al expediente copia de los documentos de nave: Patente de Navegación, diseño de construcción del barco, certificado de seguridad del equipo para buque de carga, certificado internacional de arqueo, certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, numeral de matrícula, certificado de asignación de numeral (distintivo o indicativo de llamada), planilla de liquidación de derecho de circunscripción acuática de la M/N "LEMURIA", así como copia de la cédula de ciudadanía de 5 tripulantes.
4. El 9 de abril de 2010 el señor Danny Learn Francis Salazar, capitán de la nave, rindió la diligencia de declaración bajo juramento y sin apoderado, pues manifestó no requerirlo.
5. Mediante constancia secretarial del 4 de abril de 2010 se incorporó al expediente los boletines de los pronósticos de las condiciones meteorológicas y oceanográficas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, para los días 30 y 31 de marzo de 2010, así como del 1, 2 y 3 del mismo mes y año.
6. Con el documento de fecha 7 de abril de 2010 el Jefe de Operaciones del Comando Específico de San Andrés y Providencia, hace la evaluación del lugar del siniestro de la M/N "LEMURIA", con fundamento en los antecedentes suministrados por los naufragos.
7. A través del informe de vuelo presentado 14 de abril de 2010, el señor Comandante del Grupo Aéreo del Caribe, reporta los resultados del vuelo efectuado el 8 del mismo mes y año, en las coordenadas indicadas de la ocurrencia del siniestro de hundimiento de la M/N "LEMURIA", señalando que no se encontraron rastros o indicios del naufragio, ni manchas de combustible ACPM.
8. Mediante fallo del 29 de junio de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés declaró la responsabilidad por el siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "LEMURIA" de bandera venezolana, en cabeza del capitán de la motonave señor Wilton Admiral Coleman Hyde, se abstuvo de pronunciarse con relación al avalúo de daños, por cuanto no se aportaron documentos, facturas, comprobantes o cotizaciones que demostraran el valor de la nave, sus aparejos y demás elementos.

Igualmente, señaló que existió infracción a las normas de Marina Mercante por parte del señor Wilton Admiral Coleman, capitán de la motonave, y le impuso como sanción una multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

De otra parte se debe tener en cuenta lo siguiente:

1/29

1. Durante la investigación de un siniestro marítimo se debe acreditar y verificar¹, según corresponda:
 - a) El lugar y hora del accidente o siniestro.
 - b) La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
 - c) El estado del buque o buques y sus equipos.
 - d) Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
 - e) Los certificados de matrícula y patente de navegación.
 - f) Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios

De acuerdo con los documentos que obran en el expediente y versiones de los naufragos el señor Capitán de Puerto de San Andrés señaló que el siniestro marítimo de hundimiento de la M/N "LEMURIA", efectivamente ocurrió en el Mar Caribe el 1 de abril de 2010 en la posición geográfica Latitud 14° 00 N y Longitud 74° 09 W, que está ubicada a 165 millas náuticas de Santa Marta y a 347 millas náuticas de la Isla de Serrana, y la hora del siniestro según el capitán de la nave fue a las 15:30 horas.

Las condiciones del mar según el capitán de la motonave eran adversas. Sin embargo, los tripulantes no expresan lo mismo, algunos como el señor Aldrin Geovanni / MC Laughlin dice: *"el mar estaba un poco picado"*; el señor Lenin A. Nájera A., dice que *"era un día bonita (sic) con olas de 6 a 8 pies con viento del este"*. Igualmente, el pronóstico del CIOH para el Mar Caribe para el 1 de abril de 2010 durante el día era de *"viento noreste, con velocidades de 14 a 16 nudos (bonacible moderado), la altura de la ola de 1.5 a 2.0 metros (gruesa)", pero recomiendan "extremar las medidas de seguridad en las actividades marítimas"*. (Cursiva y negrilla fuera de texto).

El estado del buque, según el testimonio de los declarantes no era el apropiado, pues tenía fisuras en la proa y no se obtuvo información respecto del mantenimiento, ya que tanto el capitán como la mayoría de la tripulación expresaron que no tenían conocimiento, pues llevaban poco tiempo a bordo.

No se obtuvo información respecto de los libros de bitácora y órdenes a las máquinas, ni tampoco de los registradores automáticos, y con relación a los certificados de navegabilidad no estaban al día, pues los aportados indican que fueron expedidos el 18 de noviembre de 2005, situación que fue confirmada por el señor Wilton Admiral Coleman Hyde, quien en declaración del 9 de abril de 2010 (folio 28) indicó: *"Yo tengo licencia al día y está vigente hasta el mes de diciembre y los papeles del bote no están en regla"*. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

2. El fallo de primera instancia del 29 de junio de 2012 cumple con el contenido previsto en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, ya que se encuentra debidamente motivado, haciéndose la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto al siniestro marítimo investigado, y no se determina el avalúo de los daños ocurridos, por no haberse probado estos.

¹ Artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1063

Igualmente, el Capitán de Puerto advierte que el señor Wilton Admiral Coleman Hyde, capitán de la motonave, incurrió en violación de normas de Marina Mercante previstas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el Decreto 1597 de 1988 y en el Código de Comercio.

Con relación a lo anterior, el Despacho encuentra el A quo hace mención al artículo 2 del Decreto 1597 de 1988, que alude a la obligatoriedad de contar con las licencias de navegación, y el artículo 1 de la Resolución No. 520 de 1999, que dispone la necesidad de poseer a bordo las licencias de navegación de la totalidad de la tripulación, el documento de zarpe y demás exigidos por la Marina Mercante, aspectos que en este caso fueron omitidos por el Capitán, pues presentó unos documentos, pero no la copia del zarpe y el señor Rolando Wood, primer oficial, declaró que tenía la licencia vencida.

Así mismo, el artículo 1473, que establece el concepto del armador, el artículo 1478 que detalla las obligaciones del armador, y numeral 2 del artículo 1479 del Código de Comercio, que describe la obligación del armador de responder por las culpas del capitán, del práctico y de la tripulación.

Empero, a juicio del Ad quem el Capitán de Puerto omitió citar el artículo 110 del Decreto Ley 2324 de 1984 que dispone que las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la Ley, los Convenios Internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional, y las reglamentaciones. De igual forma el artículo 118 ibidem que prevé que los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y deben ser presentados cuando la autoridad marítima lo solicite.

El Convenio "SOLAS" establece las normas que deben cumplir las motonaves mercantes que realizan tráfico internacional para efectuar una navegación con seguridad. Dichas normas refieren aspectos de diseño, construcción, integridad de casco, maquinaria, sistemas y equipos para emergencias, prevención y lucha contra incendio, salvamento, evacuación, sistemas y equipos de comunicaciones, sistemas y equipos de navegación, manejo, estiba de diferentes tipos de carga y de buques (a granel, gases licuados, químicos, etc), sistemas de gestión operacional relativos a la seguridad y protección de las buques y de las instalaciones portuarias. En consecuencia, se hará la aclaración respectiva.

3. Es de recordar, que el grado jurisdiccional de consulta de los fallos de primera instancia se surte ante el Director General Marítimo, cuando no se interpone el recurso de apelación. Además, en esta etapa procesal no existe la posibilidad jurídica de decretar y practicar pruebas, ni de escuchar a las partes interesadas, pues la decisión se toma de plano.
4. Adicionalmente, no se evidencian violaciones a los derechos del debido proceso y de defensa previstos en el artículo 29 de la Constitución Política.
5. Es de tener en cuenta, que de no ser pagada voluntariamente la multa, una vez notificada y ejecutoriada la providencia que pone fin a la investigación de siniestro marítimo adelantada por la Autoridad Marítima, la Capitanía de Puerto debe proceder a realizar el cobro persuasivo y/o coactivo, acorde con lo establecido en la Resolución No. 0546 del 14 de febrero de 2007, emanada del Ministerio de Defensa Nacional y demás normas concordantes.

100

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de hundimiento adelantada en contra del capitán y armador de la motonave "LEMURIA" de bandera de Venezuela, Número OMI 6400408, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído, haciendo la aclaración de que la violación de normas de Marina Mercante del Decreto Ley 2324 de 1984 corresponde a los artículos 110 y 118.

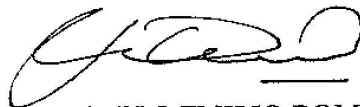
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR el presente fallo, por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, al señor Wilton Admiral Coleman Hyde, capitán de la motonave "LEMURIA", en Roatán, Sector Sandy Bay, Honduras, teléfono 99074066. Así mismo, al armador, Sociedad Mercantil TCCA., dirección: "Edificio Marbelamar, Nivel L, Avenida Santiago Nariño, Sector Guaragua, Ciudad Porlamar, Estado Nueva Esparta, Venezuela, teléfono 414-7908448, con contacto en Honduras señor Josue Coleman Hyde, celular (504) 99809083, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º. DEVOLVER el expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante, para lo de su competencia.

ARTÍCULO 5º.- COMUNICAR la presente decisión a la Capitanía de Puerto de Carupano - Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos - Ministerio de Infraestructura - República Bolivariana de Venezuela, país bandera de la motonave "LEMURIA", y a la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase. 17 NOV 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)