

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019  
 Referencia: 19012015004  
 Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de septiembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje causadas por las motonaves "LA CONCHA" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-09-0981-T, y "NAUTILUSS", de bandera colombiana, de matrícula No. CP-09-1226-R, ocurrido el 08 de diciembre de 2015, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante informe del Oficial de Control de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el Capitán de Puerto de la misma Jurisdicción tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA CONCHA" y "NAUTILUSS", el día 08 de diciembre de 2015.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 09 de diciembre de 2015, el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA CONCHA" y "NAUTILUSS", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 30 de septiembre de 2016, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"(...) Declarar responsable del siniestro marítimo- abordaje-colisión al señor JHON JAIRO BENITEZ BENITEZ, identificado con la cedula de ciudadanía No 1.104.871.983 y al señor EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ, identificado con la cedula de ciudadanía No1.131.104.621, en calidad de armador /encargado y propietario de las Moto Acuática NAUTILUSS, matriculada en esta Capitanía de Puerto bajo el No. CP-09-0981-T de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo (...)" (cursiva fuera del texto)*

Así mismo, declaro a los señores JHON JAIRO BENÍTEZ BENÍTEZ y EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ en condición de Armador y Propietario de la moto acuática "NAUTILUSS" responsable por violación de normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de uno punto noventa y nueve (1.99) salarios mínimos legales

mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón trescientos setenta y dos mil trece pesos con cuarenta y seis centavos m/cte. (1.372.013.46).

4. El 19 de octubre de 2016, los señores JHON JAIRO BENÍTEZ BENÍTEZ y EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ actuando en nombre propio, presentaron recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia del 30 de septiembre de 2016 emitida por el Capitán de Puerto de Coveñas.
5. El día 15 de noviembre de 2016, el Capitán de Puerto de Coveñas confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.
6. Mediante auto del 28 de marzo de 2017, el Director General Marítimo rechazó el recurso de apelación presentado, por no estar debidamente representados por un abogado.
7. Conforme a lo anterior, el Despacho conocerá del asunto en vía de consulta, conforme a 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, 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

#### 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 Coveñas 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 Coveñas, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del análisis técnico, (IV) Del estudio probatorio del

caso en concreto (V) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VI) Del avalúo de los daños, (VII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VIII) De las conclusiones.

### I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto -haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984- 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".*

La motonave "LA CONCHA" se encontraba haciendo un recorrido por el sector de la segunda ensenada, en el municipio de Coveñas, cuando fue abordado por la moto acuática

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

"NAUTILUSS", impactando por la amura de babor y posteriormente contra el motor de la embarcación.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA CONCHA" y la moto acuática "NAUTILUSS", ocurrido el día 08 de diciembre de 2015, en virtud del numeral c) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

## II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "*Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad*", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: "*Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así*". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

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 [2].

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*
- *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc"* (cursiva fuera del texto).

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>

### III. Del análisis técnico

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Oficial Inspector JUAN FERNANDO CÁCERES MERCADO, tal como figura en los folios del 44 al 46 del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

#### *"(...) Conclusiones del peritazgo:*

- *A pesar de haber matriculado la moto náutica de manera particular para actividades de recreo, permite que un tercero realice actividades con fines comerciales como es el alquiler de la nave sin estar habilitado para tal fin.*
- *La persona que administrada informalmente la moto náutica no evidencio estar ejerciendo el control de los recorridos de la nave ni tener comunicación por VHF, como está establecido para este tipo de casos.*
- *La menor demostró que no tuvo previamente una instrucción clara y precisa del estado y forma de operar la nave a usar, información sobre el circuito a seguir ni la zona autorizada, ni de las restricciones en el área o pesar de haberla recibido, los adultos acompañantes le permitieron hacer caso omiso.*
- *Para este caso los daños son materiales y son considerados de menor cuantía; de acuerdo a declaración juramentada de las partes procesales, han conciliado y cubrieron los daños causados a la lancha en mención; se propone tener en cuenta, el hecho de transgredir la normatividad vigente, para este caso: el señor JHON JAIRO BENÍTEZ quien realiza contrataciones de alquiler ilegales y el señor EDER PITALÚA GONZALEZ quien figura como armador de la moto náutica NAUTILUSS y se presta para este acto, consistente en comercializar una nave matriculada para uso particular, creando situaciones de riesgo.*

*Se evidencia que el propietario de la moto náutica NAUTILUSS, ignora completamente las disposiciones de seguridad establecidas para el servicio de pasajeros, detalladas en la Resolución No 408 -DIMAR-2015, bien sea por desconocimiento o por desacato.*

### IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad proferida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "LA CONCHA", el Sr. JAIDER RODRÍGUEZ, en versión rendida en audiencia pública el día 10 de diciembre de 2015 (folio 22), afirmó lo siguiente:

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimera edición, página 50-51.

"(...) Me encontraba maniobrando el día 8 de diciembre en la segunda ensenada playas de Coveñas, de repente me vi impactado por un jetsky del lado izquierdo de la proa de la lancha, afecto tanto a la proa de la lancha como el motor, no hubieron lesiones, solo daños materiales, gracias a dios llegamos a la orilla, llegaron los dueños del jetsky no se negaron a colaborar con los daños de la lancha, y ya están ayudando a arreglar la lancha y todo eso.

(...) ellas venían tan rápido y tan nerviosas que no pudieron guiar el jetsky y se montaron sobre la lancha, bueno como las muchachas estaban tan nerviosas, las ayudamos a llevarlas a la orilla" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Armador de la moto acuática "NAUTILUSS", el Sr. JHON JAIRO BENÍTEZ, en versión rendida en audiencia pública el día 10 de diciembre de 2015 (folio 23), afirmó lo siguiente:

(...)El señor papa de la muchacha, que le hiciera un contrato de tiempo, el señor sale con la muchacha, me llamo otro señor a hacer otro contrato, salen ellos normal, me entretengo hablando con el otro señor que también iba a contratar la moto, al señor que le entregue la moto le dije cuáles eran las normas del Jetsky, cuando se me pierde de vista, yo no alcance a ver el accidente y es cuando veo que viene la lancha, y con la moto que viene para tierra".

Uno les da las normas a los turistas, y cuando yo lo entregue se la di a un señor, y cuando el accidente venía manejando una muchacha (cursiva y subraya fuera del texto).

El Armador y Propietario de la moto acuática "NAUTILUSS", no solo conocían el riesgo del siniestro marítimo, al operar quebrantando las normas de la Autoridad Marítima, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación, al permitir que la moto acuática fuese conducida por una menor de edad, situación que constituyó una transgresión a las disposiciones sobre la seguridad de la vida humana en el mar, representando un auténtico riesgo creado.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

*"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole"*. (Pizarro, 1983. Pp. 38-43) (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas tanto por el Capitán de la Motonave "LA CONCHA", el señor JAIDER RODRÍGUEZ, como por el Armador de la Moto acuática "NAUTILUSS", el señor JHON JAIRO BENÍTEZ, para concluir de manera clara e inequívoca la ocurrencia del siniestro marítimo.

#### V. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. Teniendo en cuenta la hora en que ocurrió el siniestro y lo establecido en las declaraciones rendidas en audiencia pública por los investigados, se puede concluir que las circunstancias de vientos y mar eran normales.
2. El señor JHON JAIRO BENÍTEZ, en su condición de Armador era quien realizaba las contrataciones de alquiler de manera ilegal al público, por cuanto, la moto acuática "NAUTILUSS" tenía permiso exclusivamente para el servicio privado; y su Propietario, el señor EDER PITALÚA GONZALEZ, no realizó los trámites pertinentes frente a la Autoridad Marítima para la autorización de la actividad comercial al servicio público de pasajeros, conductas que transgreden la normatividad vigente, consistente en comercializar una nave, sin los parámetros legales existentes, creando situaciones de riesgo para los tripulantes (turistas).
3. Se configuró el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LA CONCHA" y "NAUTILUSS", por la impericia y la falta de indicación a la tripulante de la moto acuática NAUTILUSS, quien además era menor de edad, existiendo negligencia por parte del Armador y Propietario de la embarcación.
4. En el presente caso, el señor JHON JAIRO BENÍTEZ, en su condición de Armador de la moto acuática "NAUTILUSS", y el señor EDER PITALÚA GONZALEZ, en su condición de Propietario de la moto acuática, sufren los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de la actividad de navegación, toda vez que no lograron demostrar que el abordaje sucedió por un evento ajeno a sus voluntades o al ejercicio de sus funciones, máxime que sobre el responsable de la actividad recae una presunción de responsabilidad de la que como se dijo en líneas anteriores solo le es posible exonerarse demostrando la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Coveñas.

#### **VI. Del avalúo de los daños**

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse frente a los daños ocasionados en el abordaje de la motonaves "LA CONCHA" y "NAUTILUSS"; toda vez que, los daños sufridos fueron tasados en cuantía menor, y las partes transaron el pago de los daños ocasionados en el siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este despacho se abstendrá de referirse al respecto.

#### **VII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante**

Finalmente este Despacho encuentra probada la violación de algunas normas de Marina Mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Coveñas en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones prescritas en la Resolución 386 de 2012. Teniendo como fundamento lo anterior, este despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del Armador y Propietario de la moto acuática "NAUTILUSS", por violación a las normas de Marina mercante.

Las normas de Marina Mercante violadas fueron las siguientes:

- Código 054: No tener pólizas vigentes
- Código 057: Prestar un servicio diferente a aquel para el cual ha sido autorizado por la Autoridad Marítima Nacional.
- Código 060: Permitir que la embarcación de servicio privado, sea puesto al servicio público de transporte de carga y pasajeros sin el permiso de Dimar y/o del Armador.

En cuanto a este punto, es preciso mencionar que, el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo en cuenta el numeral 2 en sus literales b), e) y f) del artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, razón por la cual este Despacho se absenta de realizar dicho análisis, toda vez que en la decisión de primera instancia ya contiene la aplicación de los atenuantes establecidos en la norma.

### VIII. De las conclusiones

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera determinante la conducta de los señores JHON JAIRO BENÍTEZ BENÍTEZ, en condición de Armador y al señor EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ, en condición de propietario de la moto acuática "NAUTILUSS", sus acciones y omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

Resulta importante mencionar, que el siniestro declarado en el fallo de primera instancia fue "abordaje-colisión", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de abordaje, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 literal c del artículo 26; por lo tanto, se procederá a modificar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 08 de diciembre de 2015, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de los señores JHON JAIRO BENÍTEZ BENÍTEZ y EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ, en el Siniestro Marítimo de abordaje de las motonaves "LA CONCHA" y "NAUTILUSS"; de bandera colombiana, Razón por la cual el Despacho acoge lo dispuesto por el a quo, en la sentencia No 055 del 30 de septiembre de 2016 proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero de la sentencia del 30 de septiembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

*"DECLARAR responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor JHON JAIRO BENITEZ BENITEZ, identificado con la cedula de ciudadanía No 1.104.871.983 y al señor EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ, identificado con la cedula de ciudadanía No1.131.104.621, en calidad de armador y propietario de las Moto Acuática NAUTILUSS, matriculada en esta Capitanía de Puerto bajo el No. CP-09-0981-T de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de este proveído".*

**ARTÍCULO 2º. CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 30 de septiembre de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

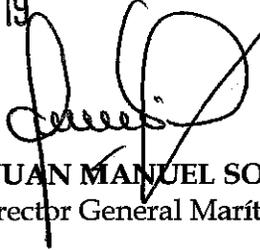
**ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido de la presente decisión al señor JHON JAIRO BENITEZ BENITEZ y al señor EDER JAVIER PITALÚA GONZÁLEZ, en calidad de Armador y Propietario de la moto acuática "NAUTILUSS"; y demás partes interesadas, 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 Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

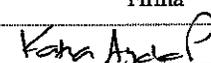
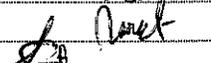
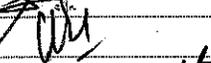
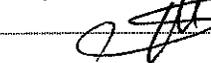
**ARTÍCULO 5º.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

29 MAR 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Katia Ayola	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	