

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C. 26 MAY 2017

Referencia: 11012011004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de febrero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" de bandera de Colombiana, de matrícula No. MC-01-0561 ocurrido el 26 de marzo de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta No. 29201100R marzo/11, suscrita por el Comandante Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", la cual fue encontrada a la deriva por problemas de propulsión por pérdida de la propela.
2. En consecuencia el día 30 de marzo de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 25 de febrero de 2014, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de avería de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" a los señores LUIS FELIPE REVELO CANDELO y MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ ARCILA, Capitán y Armador, respectivamente de la citada nave.

En igual sentido, estimó el avalúo de los daños causados con ocasión del siniestro en el equivalente de diez millones de pesos m/cte. (\$10.000.000).

102

Así mismo, declaró responsable al señor LUIS FELIPE REVELO CANDELO, por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia le impuso a título de sanción un llamado de atención.

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

COMPETENCIA

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

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

En informe rendido por el Perito RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, (folios 79 al 86), se concluyó lo siguiente:

Circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo el siniestro: La motonave había zarpado de Bahía Solano con destino al puerto de Buenaventura, el día 25 de marzo de 2011 a las 08:00 horas y el mismo día a las 23:28 horas navegando a la altura de Charambira ocurrió el siniestro.

Conducta técnica y náutica: Las personas involucradas fueron el Capitán, Maquinista y Marinero de Guardia, que se encontraba en el puente de gobierno, quienes al momento de sentir el impacto producido por la rotura del eje de cola del motor propulsor, baja la velocidad de la nave y luego para el motor propulsor para inspecciones el eje de la cola del motor y la transmisión, al no encontrar nada anormal, el Capitán ordena a dos marineros verificar la hélice del timón dentro del agua y encuentran el eje partido con la propela suspendida entre el eje y las zapatas del timón, el Capitán ordena subirla a bordo y la embarcación queda a la deriva siendo remolcada más tarde por el remolcador INCOFRAN II, que lo remolcó hasta el puerto para hacer las reparaciones.

Posibles causas que dieron origen al siniestro: la rotura del eje del timón obedeció a la fatiga del material de fabricación.

Descripción y avalúo del daño: El daño fue la rotura del eje de cola del motor propulsor en dos partes, su avalúo es de diez millones de pesos m/cte. (\$10.000.000).

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Sobre el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" el día 25 de marzo de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, así:

- Mediante acta de protesta suscrita por el Comandante Operativo de la Estación Guardacostas de Buenaventura, se informó: "(...) *procedió a efectuar BYR-XVI "DELFIN-8" M/N "CORREO DEL PACÍFICO" embarcación a la deriva por problemas de propulsión por pérdida de la propela"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por el señor LUIS FELIPE REVELO CANDELO, Capitán de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", quien relató los hechos así: "*Cuando estábamos en la altura que ya mencioné anteriormente a esta hora yo me encontraba a dos metros del puente de mando viendo el timonel Rubén, del turno escuché un golpe seco en la parte de atrás, inmediatamente le ordené al timonel que rebajara máquinas y él lo hizo de inmediato, al bajar el cuarto de máquinas estaba en buenas condiciones, que no había pasado nada abajo en la propela, encontrándose la novedad de que el eje estaba partido, al notar la novedad yo trato de comunicarme con guardacostas, hice contacto con ellos y ya les reporté la novedad, ya ellos hicieron sus procedimientos para llegar hasta donde nosotros (...)"*(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por el señor JUAN DAVID ALEGRÍA GONZÁLEZ, Maquinista de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", comentó los hechos ocurridos de la siguiente manera: "*Nosotros veníamos corriendo de Bahía Solano para Buenaventura, a la 23:30 del 26 de marzo, a la altura de Charambira sentí un golpe seco, se le rebajó a la máquina y la apagué y prendí la planta para revisar si era daño de la transmisión o daño del eje y miré que abajo en el cuarto de máquinas todo estaba bien y volví y prendí la máquina para darle propulsión y no me dio, pero si arrancó, decidí apagarla nuevamente y mirar la cuestión de la propela y estaba entre el timón y la zapata y la amarramos y la subimos al barco, quedamos a la deriva (...)"*(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Las anteriores declaraciones permiten evidenciar que el día 26 de marzo de 2011, cuando la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" se desplazaba desde Bahía Solano hasta el puerto de Buenaventura, sintió un golpe seco y al constatar la consecuencia evidenciaron que el eje estaba

partido y que la máquina no daba propulsión, por lo que subieron la propela a la nave, quedando a la deriva.

Ahora bien, el Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias" (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece²:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (cursiva fuera de texto).

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el Capítulo 2 se establecen las siguientes definiciones:

"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. Los daños materiales graves sufridos por un buque;*
- 5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

"4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

100

2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o
3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o
4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" el día 26 de marzo de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura fue el de daños materiales graves y no avería como lo indicó el *a quo*, pues como consecuencia de éste la nave se quedó sin propulsión, parándose sus máquinas y obligándose a solicitar apoyo para llegar hasta el puerto de destino, razón por la que se procederá a modificar en tal sentido la decisión de primera instancia.

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

El *a quo* declaró la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo a los señores los señores LUIS FELIPE REVELO CANDELO y MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ ARCILA, Capitán y Armador, respectivamente de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", debido a que no se probó en la investigación que se hubieran realizado los mantenimientos de la máquina para evitar la ocurrencia del siniestro.

Conforme lo anterior, se procederá a analizar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo endilgada por el Capitán de Puerto de Buenaventura, al Capitán y Armador de la motonave siniestrada, conforme las pruebas arrimadas al plenario, así:

- En declaración rendida por En declaración rendida por el señor LUIS FELIPE REVELO CANDELO, Capitán de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" (folios 62 y 63), sobre si antes de zarpar el 18 o el 24 de marzo, la nave había sido sometida a reparaciones, dijo: "No, ninguna el barco ha estado en buenas condiciones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con cuándo fue la última vez que la motonave subió a dique seco, indicó: "Cuando a mí me llamaron como capitán al barco le estaban haciendo acondicionamientos de pintura, revisión de casco, eje, propela y de timón, esto se hizo en la playa donde quedaba bareque" (cursiva fuera de texto).

Acerca del último mantenimiento y su periodicidad, informó: "Ese mantenimiento fue entre el mes de junio y julio del año pasado, yo estoy trabajando desde junio y no se cada cuando le estén haciendo el mantenimiento, pero estaba programado para este mes de mayo subirlo al astillero para hacerle mantenimiento y pintarle el casco" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la anterior declaración se extracta que no se le habían realizado reparaciones a la nave antes de la ocurrencia de los hechos, porque ésta se encontraba en condiciones de navegabilidad, así mismo, que el último mantenimiento de la nave fue en el mes de junio o julio del año anterior a la ocurrencia de los hechos, y que su próximo mantenimiento estaba programado para el mes de mayo del año 2011.

- En declaración rendida por el Maquinista de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", señor JUAN DAVID ALEGRÍA GONZÁLEZ (folio 63), sobre cuál fue la causa que originó que se partiera el eje, dijo: "Pudo ser el material, o el eje ya tenía su tiempo de desgaste" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De lo dicho por el Maquinista de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" se concluye que la causa que originó que se partiera el eje pudo haber sido por el material o porque el eje ya estaba desgastado.

- En declaración rendida por el Marinero de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", señor RUBÉN DARIO ESCOBAR CUERO (folios 63 y 64), quien sobre el estado en que zarpó la nave, dijo: "*estaba todo normal, no se le hizo ningún trabajo de reparación, se lavó el casco y se miró la propela, el eje, eso se hace siempre que vamos a salir*" (cursiva fuera de texto).

Acerca de las causas que originó que se partiera el eje, informó: "*Tal vez por el mucho tiempo*" (cursiva fuera de texto).

De lo declarado por el Marinero de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" se infiere que antes del zarpe se revisó el casco, la propela y el eje, y que la ruptura del probablemente se produjo por mucho tiempo de uso.

- En declaración rendida por el Marinero de cubierta JOSÉ ELKIN ZÚÑIGA RIVAS, acerca de la causa que originó que se partiera el eje, dijo: "*Para mí de pronto el eje ya estaba sentido y en el momento en que venía corriendo el barco llegó su hora y se partió, es como todo, uno compra algo nuevo y con el tiempo llega y se parte*" (cursiva fuera de texto).

Por su parte, en lo dicho por el Marinero de Cubierta consideró que el eje probablemente se rompió porque ya estaba sentido y se partió con el uso.

- En declaración rendida por el Depositario Provisional de la motonave señor MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ ARCILA, en la que sobre si se efectuó algún tipo de reparación de la nave antes de salir a navegar el 18 de marzo, indicó: "*No porque no ameritó, estaba en perfectas condiciones, tampoco se le hizo ninguna reparación en Bahía Solano*" (cursiva fuera de texto).

En relación con la última vez que la nave subió a dique seco para verificación del casco y del eje de propela, informó: "*En estos momentos no tengo las fechas exactas, porque en Cali*

102

tengo las facturas, me comprometo a hacerlas llegar lo más pronto posible" (cursiva fuera de texto).

Acerca de si estos trabajos quedan registrados en los libros, manifestó: *"Queda todo registrado en las facturas, no hay libro, todo se maneja en carpetas pero con facturas"* (cursiva fuera de texto).

Sobre la periodicidad de los mantenimientos, dijo: *"Lo normal es que se haga cada dos o tres meses, yo todo lo manejo en Cali, todo está en facturas, no hay libro donde yo haga estas anotaciones"* (cursiva fuera de texto).

De la declaración rendida por el Armador de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" se concluye que antes de salir no se realizaron reparaciones porque la nave estaba en perfectas condiciones, no tenía presente las fechas del último mantenimiento de la nave, sin embargo, se comprometió a allegar posteriormente los soportes de las facturas, y que los mantenimientos se hacen con una periodicidad de dos o tres meses.

- En declaración rendida por la señora MARÍA ALEJANDRA TENORIO ARROYO, Administradora de la motonave, dijo sobre reparaciones efectuadas a la nave antes de los hechos: *"No, solo se le hizo mantenimiento normal de revisión de máquina, planta, generadores y equipo de comunicación"* (cursiva fuera de texto).

En relación con los registros de esos trabajos, informó: *"No, en libros no solamente, facturas de lo que se paga a la persona que hace el mantenimiento de la nave, esas facturas las aportaré después"* (cursiva fuera de texto).

Acerca de cada cuanto se hace mantenimiento a la nave y sus equipos, dijo: *"Se hace el mantenimiento para cada viaje"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó cuándo había sido la última vez que la nave había subido a dique seco para verificación del casco y eje de propela, a lo que indicó: *"Hace un año, eso fue como para agosto del año pasado, yo sé porque cuando se me vencieron los certificados yo le tuve que pedir ese documento don Salvador (...)"* (cursiva fuera de texto).

De la declaración rendida por la Administradora de la motonave se infiere, que antes de la ocurrencia de los hechos se le habían realizado las revisiones normales de máquina, planta, generadores y equipos de comunicación, los cuales se demostrarían con facturas que aportarían con posterioridad, así mismo, que dicho mantenimiento se hace cada viaje, sin embargo, aduce que la última vez que la nave subió a dique seco para verificación de casco y eje de propela fue en agosto del año 2010.

Ahora bien, a pesar de que el Armador y la Administradora de la motonave manifestaron en sus declaraciones que aportarían al plenario las copias de las facturas mediante las cuales se pretendía acreditar los mantenimientos de la nave, lo cierto es que de la revisión del expediente no se evidencia el aporte de tales pruebas, contrario sensu, se demostró con la declaraciones antes transcritas que antes del zarpe se realizó una revisión general de la nave, es decir se hizo

103

la inspección pre-zarpe, pero que la última subida a dique seco para verificar casco y eje de propela fue aproximadamente entre siete u ocho meses antes de la ocurrencia de los hechos materia de investigación.

A su vez, el Maquinista y los dos Marineros que declararon coinciden en afirmar que el eje se partió por desgaste, es decir por el paso del tiempo.

Ahora bien, se tiene que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) (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 ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par 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 de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En el asunto objeto de estudio, es claro para el Despacho que no intervino ninguno de los elementos mencionados anteriormente, lo que permite concluir que el Capitán de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" es responsable en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves, toda vez, que siendo el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³, no se percató de los mantenimientos de la máquina, lo que desencadenó en que el eje propulsor se rompiera, se afectara la propela y ante la necesidad de subirla quedaron a la deriva activando un procedimiento de búsqueda y rescate para poder ingresar al puerto de Buenaventura, poniendo de esta manera en peligro la seguridad de la vida humana en el mar.

Así mismo, es evidente el descuido por parte del Armador de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO" señor MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ ARCILA, toda vez, que no impartió las instrucciones necesarias al Capitán para el gobierno de la nave y su administración durante el viaje, así mismo, no demostró que hubiere realizado los mantenimientos respectivos,

³Código de Comercio, Artículo 149.

hay

incumpliendo de esta manera la obligación consagrada en el artículo 1477⁴ del Código de Comercio, el cual dice:

"Son atribuciones del Armador: (4) Impartir al Capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje".

3. Ahora bien, el *a quo* realizó el avalúo de los daños que sufrió la motonave como consecuencia del siniestro en diez millones de pesos m/cte. (\$10.000.000), teniendo en cuenta que dicho valor se encuentra probado dentro del expediente, a través del dictamen rendido por el Perito RAFAEL ANTONIO CASTRO CHAVES, razón por la que se respaldará en tal sentido la posición del fallador de primera instancia.

4. Finalmente, se encuentra probado en el expediente la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", tal como no cerciorarse de las condiciones de navegabilidad, obligación que le asiste al ser el responsable directo de la seguridad de la nave, su carga y de las personas a bordo, al tenor de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio y en el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 25 de febrero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Declarar responsables del siniestro marítimo de daños graves sufridos por la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", a los señores LUIS FELIPE REVELO CANDELO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.470.506 expedida en Buenaventura y MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 3.582.706 expedida en San Rafael - Antioquia, en calidad de Capitán y Armador, respectivamente de la motonave, quienes deberán pagar solidariamente por los daños ocasionados, de conformidad con lo expuesto considerativa de la presente providencia."

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 25 de febrero de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

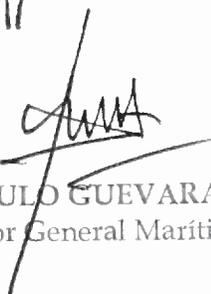
ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores LUIS FELIPE REVELO CANDELO y MANUEL SALVADOR ARBELÁEZ ARCILA, Capitán y Armador de la motonave "CORREO DEL PACÍFICO", respectivamente, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

⁴ Código de Comercio, artículo 1477, numeral 4.

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

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

Notifíquese y cúmplase. 26 MAY 2017


Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo